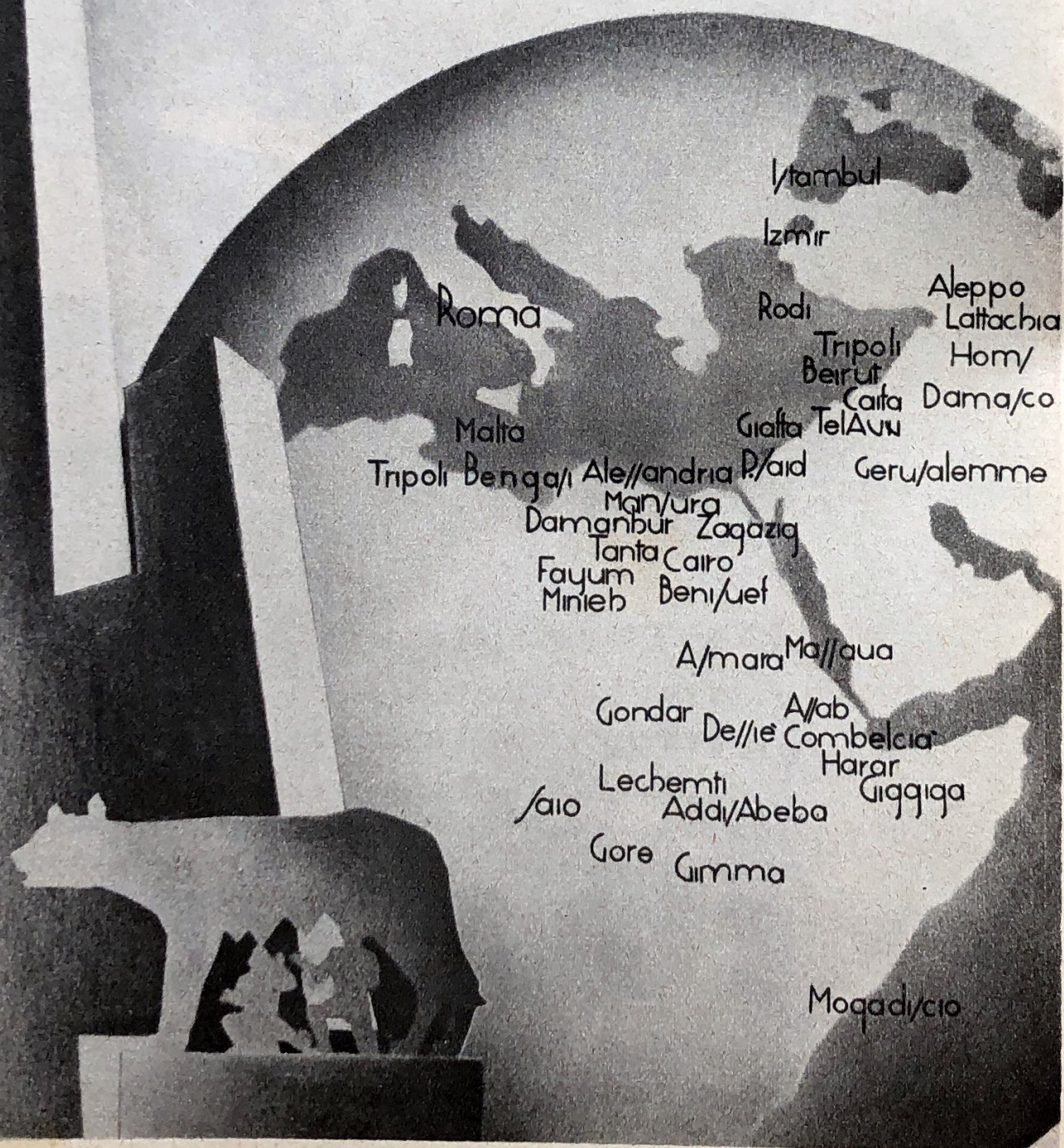
LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLV - NUMERO 1 GENNAIO 1939 - XVII E. F.

l'organizzazione del Banco di Roma nel mediterraneo e nell'impero

ANNO XLV
1939 - XVII

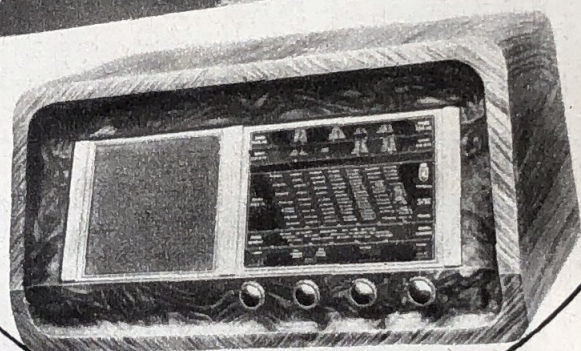
LE VIE D'ITALIA

Numero 1
GENNAIO

SOMMARIO

ABBONAMENTO ANNUO A "LE VIE D'ITALIA"
Italia e Colonie L. **25,50** (Estero L. **45,50**)
Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA – CORSO ITALIA, 10 – MILANO

MERAVIGLIOSO
ACQUISTALO!
SV56
MULTITONAL
5 valvole di tipo octal, per la ricezione di sta-
zioni ad onde **cortissime, corte, medie**
e lunghe. Dispositivo "Multitonal".
Selettività variabile. Media frequenza su suppor-
ti ceramici a minima perdita e con nuclei spe-
ciali in "Sirufer" ad altissimo rendimento, ta-
rata con condensatori ad aria che garantiscono
una assoluta invariabilità. Doppio condensatore
variabile monoblocco montato su cuscinetti di
gomma. Controllo aut. di volume (anti-fading).
Altoparlante elettrodinamico a grande cono ed
a compensazione acustica appositamente rea-
lizzato per l'alta fedeltà. Presa per riproduzione
fonografica. Filtro d'antenna. Filtro contro i di-
sturbi della rete. Grande scala parlante in cri-
stallo colorata secondo la gamma d'onda e con
particolare indicazione per le stazioni italiane.
Indicatore visivo di volume. Indicatore visivo di
selettività e tonalità. Indicatore visivo di gamma
d'onda. Regolatori di volume e di tono agenti
anche sulla parte fonografica. Alimentazione
per tutte le tensioni esistenti.
PREZZO L. 1475
A rate: L. 300 in contanti e 12 effetti mensili da L. 110 caduno
(Escluso l'abbonamento alle radioaudizioni)
4 GAMME D'ONDA
Il dispositivo "Multitonal" (brevetto Magnadyne)
di cui l'apparecchio è dotato, permette, per ogni radiori-
cezione, di trovare il miglior compromesso fra la seletti-
vità e la fedeltà della riproduzione, poichè:
1° - Rende l'apparecchio molto selettivo quando è necessario separare delle stazioni vicinissime tra
loro per la lunghezza d'onda e permette di ottenere tre variazioni di tonalità così distinte:
tono normale, tono medio, tono grave;
2° - Rende l'apparecchio poco selettivo, ma musicalmente fedele, quando la trasmissione potente o
comunque non interferita, lo consenta e permette di ottenere le seguenti tre variazioni di alta
fedeltà: **alta fedeltà locale - alta fedeltà normale - alta fedeltà distante.**
MAGNADYNE
Lo Stradivario della radio

TURISMO

TURISMO E PROTEZIONE ANTIAEREA

Non è la prima volta che questi due argomenti, dinamico l'uno, mentre l'altro dà l'idea di qualche cosa di statico, e che perciò potrebbero sembrare quasi inconciliabili, vengono messi a raffronto.

Sembrerebbe, a prima vista, che il turismo, tutto movimento e divertimento, non possa in alcun modo accordarsi con la protezione antiaerea, la quale, oltre a non destare sentimenti di piacevole svago, impone in determinati momenti la calma e prescrive l'arresto di ogni attività che non sia ad essa strettamente attinente.

Eppure non è così. Anche la protezione, benché in altro ramo e con scopi ben diversi, deve interessarsi, tra l'altro, di alberghi e di traffico. Su questo piano, quindi, i due argomenti dovranno fatalmente incontrarsi, stabilendo fra loro un contatto assai più profondo e più stretto di quanto possa apparire ad un primo esame.

Per una trattazione completa dell'argomento sarebbe naturalmente necessario considerare partitamente tutto ciò che riguarda tanto il turismo quanto la protezione antiaerea; ma sembra preferibile stabilire senz'altro quali relazioni abbiano i singoli provvedimenti concernenti la protezione con tutta l'organizzazione turistica, e porre in evidenza in che modo l'una interessi l'altra e come entrambe possano darsi un non trascurabile reciproco aiuto, e ciò a continuazione degli studi già autorevolmente iniziati dall'ing. prof. Stellingwerff, dall'ing. Viterbi e dal colonnello ing. Romani.

È noto che al turismo presiedono, oltre le autorità governative e comunali, anche enti di riconosciuta importanza quali, oltre la nostra C. T. I., l'E.N.I.T., l'A.A.S.S., il R.A.C.I., che svolgono un'azione attivissima e concreta e che, forse senza pensarlo, già concorrono, e certamente ancor più concorreranno, a una maggiore efficienza della protezione antiaerea.

In qual modo questo possa avvenire vogliamo appunto esaminare, prendendo come punto di partenza i singoli provvedimenti della protezione, e cioè l'allarme, l'oscuramento, lo sfollamento, i ricoveri, la protezione dei pubblici servizi, la dissimulazione degli obiettivi, i servizi sanitario e antincendi, la protezione del patrimonio artistico.

Cominciamo, dunque, dall'*allarme*.

Alla relativa segnalazione, è ormai più che noto, ogni luce deve essere spenta, ogni traffico cessare; i veicoli d'ogni genere debbono sostare e parcare in modo da lasciare libero e sicuro il transito ai mezzi di servizio della protezione.

Ma l'arresto immediato del traffico, la necessità di un parcheggio rapido ed ordinato sono evidentemente favoriti da strade larghe e diritte, da abbondanti luoghi di sosta ben preordinati, distribuiti e convenientemente indicati. Tutto questo evidentemente non è affatto in contrasto con le esigenze del turismo, ché, anzi, aumentare i luoghi di sosta, distribuendoli con saggio criterio, aumentare le indicazioni di parcheggio, rendendole ben visibili sia di giorno che di notte (e in quest'ultimo caso possono riuscire utilissime, anche ai fini turistici, le tabelle luminescenti, sempre raccomandate e raccomandabili ai fini della P.A.A.), sono cose utilissime non solo per la P.A.A., ma anche per il turismo, la circolazione ed il traffico.

Inoltre, l'ampiezza delle strade ed il loro andamento, preferibilmente rettilineo, sono anch'essi elementi che riescono vantaggiosi sia all'una che all'altra esigenza. È, infatti, ormai ammesso da tutti che le esigenze dei mezzi di trasporto autonomi tendono ad avere la prevalenza, e che perciò molti elementi della circolazione debbono essere loro subordinati, come il profilo, il tracciato, il fondo e l'andamento delle strade.

Ed anche questo concorda pienamente con quanto la P.A.A. desidera e si augura. Vie larghe e diritte rappresentano un vantaggio sia per la circolazione dei mezzi di servizio in caso di attacco aereo, soprattutto se notturno, sia perché la loro maggiore ampiezza e il loro andamento rendono meno dannosi gli effetti di scoppio e tutti gli effetti distruttivi in genere dei mezzi di offesa.

Ma non basta ancora: abbiamo considerato fin qui il momento dell'allarme nell'interno della città; non bisogna dimenticare quanto può avvenire all'esterno di essa. Il traffico di ogni genere, infatti, compreso quello turistico, se pure durante una guerra diminuirà, certamente non sarà soppresso, e perciò al momento dell'allarme vi saranno sicuramente mezzi di trasporto che si dirigono verso la località minacciata e che della minaccia possono non aver avuto sentore. Ai fini della P.A.A., occorre che questi mezzi vengano avvertiti in tempo e sia loro impedito l'accesso alla località, ciò che è facilmente ottenibile con opportuni posti di blocco, a cui si può provvedere fin dal tempo di pace. Qualche cosa di simile è già in funzione sulle autostrade e non reca alcun disturbo al movimento, ché anzi forse lo favorisce, rendendolo più sicuro.

Quanto all'*oscuramento*, non sembra veramente che gli interessi del turismo e della protezione concordino. E in verità, l'oscuramento appare come la negazione di ogni attività turistica, mentre è provvedimento protettivo di importanza capitale. Ma per ciò appunto è indispensabile esaminare le contrastanti esigenze ed ottenere che quelle turistiche non impediscano, per una eccessiva valutazione delle loro necessità, un perfetto oscuramento, e che a loro volta quelle protettive non intralcino le prime oltre lo strettamente necessario.

Oscuramento, è noto, vuol dire abolizione completa ed assoluta di ogni luce per vastissimi tratti di territorio, in modo che ogni possibile punto di riferimento scompaia alla vista dei piloti nemici. Nei centri abitati la sua attuazione è facilmente av-

vertita, perché o precede o segue immediatamente il segnale d'allarme. Diversa invece è la situazione in campagna, dove riesce impossibile, nella maggioranza dei casi, avvertire il segnale di oscuramento e dove, invece, i fari di un automezzo, sia pure attenuati ed azzurrati, possono costituire l'utile indicazione della esistenza di una strada ai piloti avversari.

Con questo non si può evidentemente concludere che, in tempo di guerra, si debba sempre marciare a fari spenti; sarebbe pericoloso ed inutile. Più vantaggioso sembra invece un altro provvedimento, che può offrire parecchi vantaggi per tutti e che completa quello già citato: un sistema di posti di blocco, cioè, collocati non solo all'ingresso di ogni abitato, anche se di piccola importanza, ma anche e soprattutto lungo le rotabili di maggior traffico, ad una distanza che, in linea di massima, non dovrebbe superare i dieci chilometri.

Il compito di questi posti di blocco è di arrestare il movimento, nell'interesse della protezione e in quello del turismo, perché gli automezzi non arrestati in tal modo potrebbero avvicinarsi troppo ad un obiettivo attaccato ed esporsi così ad un pericolo non necessario, od aumentare le difficoltà di coloro che sono impegnati nella protezione dell'obiettivo stesso. Senza contare, poi, che i posti di blocco possono prestare un'utilissima assistenza stradale, tanto più necessaria se si pensa che per tutta la guerra si dovrà marciare con illuminazione ridotta.

Per tutta la durata della guerra però si vivrà, di notte, a luci talmente attenuate, che in qualche luogo non ci si vedrà quasi affatto. L'uso di vetri catarifrangenti e di vernici luminescenti, che possono essere utilissimi anche in tempo di pace, renderà ottimi servizi, indicando incroci, punti pericolosi, cambiamenti di direzione e tutto quanto occorre per rendere, anche nella semioscurità, meno difficile la circolazione.

Aumentare posti di blocco e segnalazioni luminescenti è certo un provvedimento non contrario, anzi favorevole al turismo e nello stesso tempo ad una migliore attuazione dell'oscuramento; ecco, dunque, che anche in questo campo non dovrebbe esserci contrasto, sempre quando sia veramente sentita la necessità della protezione antiaerea, che oggi, di fronte al vertiginoso progredire dell'aviazione, non dovrebbe più ormai essere considerata scetticamente.

Dove poi le esigenze della protezione sono pienamente concordi con quelle del turismo è nello *sfollamento*. E non solo concordi, ma si potrebbe dire che lo sfollamento non è altro se non una forma speciale di turismo. Turismo forzato, se vogliamo, ma pur sempre turismo. Infatti, uno dei problemi che maggiormente interessano in questo settore è lo sfruttamento dei luoghi di soggiorno e di cura, unitamente a quello alberghiero.

In una comunicazione fatta al raduno urbanistico in Sicilia è stato illustrato quanta importanza abbiano questi due problemi ai fini della protezione antiaerea: i luoghi di soggiorno e di cura e gli alberghi costituiscono uno dei mezzi migliori per risolvere taluni problemi dello sfollamento, e perciò, sia le autorità preposte alla P. A. A., come gli urbanisti che particolarmente si occupano di tali questioni, possono e debbono procedere di conserva, sicuri che le diverse esigenze si completano con reciproco vantaggio.

Ma la questione va esaminata non soltanto da questo punto di vista, bensì anche da quello delle strade e dei trasporti. Sviluppare la rete stradale e tutto quanto concerne i mezzi di trasporto è vantaggioso per il turismo, ma lo è enormemente anche per l'attuazione dello sfollamento.

È noto, infatti, che all'atto della mobilitazione, dopo l'enorme sviluppo preso dalle forze armate, ben poco affidamento si potrà fare sulle ferrovie per tutto ciò che riguarda il movimento dei cosiddetti «borghesi». I dati già raccolti in proposito ci ammoniscono che in tutto il territorio del Regno non possiamo affidarci per lo sfollamento a questo mezzo. Le persone che sfolleranno dalle città minacciate, sia volontariamente, sia d'autorità, assommano a qualche milione. Come provvedere, dunque? Evidentemente con i mezzi di trasporto che non saranno requisiti dalle autorità militari: innanzi tutto le automobili (nel senso più lato della parola), e poi torneranno in onore, per qualche giorno, biciclette, cavalli, carrozzelle, carri e tutti quei mezzi più o meno antidiluviani che risparmiano di far la strada a piedi, anche se la loro velocità, in confronto alle esigenze moderne, è di poco superiore a quella della lumaca o della tartaruga.

Per trasportare milioni di persone con questi mezzi è evidente che ne occorre un numero veramente ingente, e occorrono strade su cui possano circolare rapidamente e ordinatamente. Se questo è il programma della P.A.A., non sembra che possa esistere ragione di contrasto con lo sviluppo del turismo.

E, naturalmente, con lo sviluppo dei due mezzi deve andare di pari passo anche quello di tutto ciò che è ad essi necessario, e cioè la disciplina stradale, il rifornimento carburanti, olii, parti di ricambio, il servizio riparazioni, i tracciati stradali, l'illuminazione delle strade, le indicazioni degli itinerari e via dicendo. Tutte cose, ripeto, che interessano il turista non meno di chi deve organizzare lo sfollamento, poiché la stessa minuziosa organizzazione turistica che si richiede, ad es., per i treni popolari occorre per lo sfollamento, anche se gli scopi sono diversi.

Tutto il resto della organizzazione protettiva o non ha bisogno di particolare dimostrazione per apparire concomitante con i fini turistici – ad es., la *protezione del patrimonio artistico* – o rientra nella categoria delle questioni che interessano tutti, e quindi anche i turisti, come la *protezione dei pubblici servizi*, il *servizio sanitario* e quello *antincendi*.

Quanto alla *dissimulazione degli obiettivi*, è forse alquanto difficile dimostrare che essa abbia molta attinenza col turismo, e tuttavia, in qualche caso, modificare una linea, un particolare che deformi un panorama potrebbe riuscir gradito anche al turista. Comunque, questo è un aspetto troppo secondario della questione per meritare di essere esaminato particolarmente. Esiste però un provvedimento di dissimulazione che interessa da vicino i turisti, ed è quello del mascheramento delle strade.

Le strade – lo sanno tutti – sono un magnifico punto di riferimento per gli osservatori aerei, e, per giunta, possono rappresentare un'ottima fonte di informazioni e un ottimo obiettivo da colpire. Occorre, quindi, nasconderle per quanto possibile, e il mezzo migliore per ottenere questo risultato è quello di mascherarle con una fitta alberatura. Orbene, non vi è turista – che io sappia – che non preferisca una bella strada alberata ed ombrosa ad un'altra che si snodi dritta e monotona senza un filo

d'ombra. Non solo molte strade, dunque, ma anche molto alberate, per il piacere dei turisti e per l'utilità delle forze armate e della protezione antiaerea.

Per chiudere questa lunga e forse noiosa rassegna resta a dire dei *ricoveri*, i quali si trovano nelle stesse condizioni. Tutti sanno – suppongo – che i ricoveri antiaerei si dividono, *grosso modo*, in privati e pubblici. I primi non interessano particolarmente il turista; lo interessano, invece, i secondi, che devono essere piuttosto ampi, avere ingressi multipli e comodi, essere ubicati nei punti di prevedibile affollamento e dove, di solito, si svolge più intensa la vita cittadina, e devono poter essere utilizzati in qualche modo anche in tempo di pace.

Ed ecco, anche qui, entrare in campo gli interessi turistici, poiché infatti uno dei modi migliori per utilizzare in tempo di pace questi ricoveri pubblici è quello di adibirli a rimesse, a posteggi, ad alberghi diurni, a qualcosa, insomma, che possa riuscire utile appunto alla organizzazione turistica.

La conclusione?

Non è molto difficile a trarre: gli Enti che si occupano di turismo non possono e non debbono considerarsi estranei a quelli che si occupano della P.A.A.; gli uni e gli altri debbono invece agire in stretta collaborazione, che sarà di vantaggio reciproco, quand'essi non lavorino in compartimenti stagni.

Invocare questa stretta collaborazione è obbedire all'imperativo categorico del Duce, che vuole tutte le forze vive coordinate all'unico scopo di rendere sempre più forte il nostro Paese, più efficace e più sicura la sua difesa.

Ten. Col. RAOUL VIVALDI

Notevole attenuazione dell'imposta di soggiorno e di cura.

Nella seduta del 7 novembre u. s., il Consiglio dei Ministri ha approvato « uno schema di Decreto con cui si provvede alla trasformazione delle vigenti imposte di soggiorno e di cura, disciplinate dalla Finanza locale, e si dettano apposite norme per la loro riscossione e devoluzione ».

Rispetto alle disposizioni vigenti in forza del R. D.-L. 25 novembre 1937-XVI, n. 2159 – riferite nel numero di febbraio della nostra Rivista a pag. 139 – il nuovo provvedimento costituisce un notevole alleggerimento del tributo, sia nei riguardi dell'ospitalità alberghiera, sia nei riguardi della permanenza in case, ville, camere, appartamenti, ecc. Oltre a ciò, il tributo viene limitato, negli alberghi, ad un massimo di 30 giorni; per cui i clienti abituali verranno esentati dall'aggravio dopo il primo mese di soggiorno in albergo. Nelle case, ville e camere l'imposta non viene applicata per le permanenze inferiori ai cinque giorni.

Le precise modalità di applicazione potranno essere note solo dopo la pubblicazione del Decreto. Dallo schema approvato si desume, intanto, che l'imposta è applicata nelle stazioni di soggiorno, di cura e di turismo, nonché nelle altre località climatiche, balneari o termali o comunque d'interesse turistico, anche se non riconosciute ai sensi del R. D.-L. 15 aprile 1926, n. 765. L'elenco di tali località verrà stabilito con Decreto del Ministro dell'Interno, di concerto con quelli delle Finanze e della Cultura Popolare.

Le quote di esazione dell'imposta sono così stabilite:

negli alberghi, pensioni e locande: da L. 3 a L. 0,50 per persona-giorno e per un massimo di 30 giorni;

nelle case, ville, camere ammobiliate: da L. 60 a L. 10 di quota fissa stagionale, per le permanenze di oltre cinque giorni.

L'imposta è ridotta alla metà per i domestici, per i fanciulli al di sotto di 12 anni e per i componenti di famiglie con non meno di cinque figli a carico dei genitori che soggiornino nel Comune per cure. Una riduzione del 25% è concessa ai partecipanti a comitive di almeno 15 persone, organizzate dalla O. N. D. o da Uffici di viaggio e turismo autorizzati a norma del R. D.-L. 23 novembre 1936-XV.

Con decreto del Ministero delle Finanze, di concerto coi Ministri dell'Interno e della Cultura Popolare, possono essere disposte, per determinate località, qualora particolari esigenze lo giustifichino:

a) riduzioni permanenti o stagionali delle quote giornaliere e fisse fino al 50%, oppure la sospensione dell'applicazione dell'imposta durante una parte dell'anno;

b) maggiorazioni stagionali, nei limiti di una lira, per le quote giornaliere, e di L. 10 per quelle fisse;

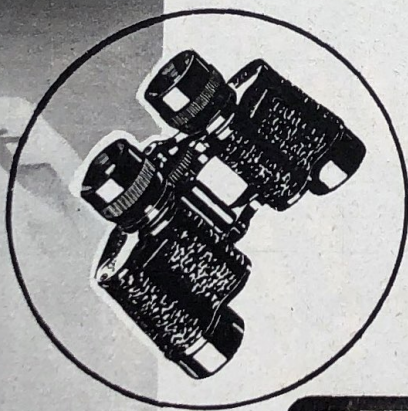
c) l'applicazione dell'imposta con quote fisse anche a carico di coloro che dimorino in alberghi, pensioni o locande, stabilimenti di cura e case di salute.

Dell'avvenuto pagamento sarà rilasciata una quietanza indicante nome e cognome della persona che ha versato l'imposta, il relativo importo e il periodo al quale si riferisce l'esazione. Negli alberghi, pensioni e locande la quietanza può essere sostituita dai conti rilasciati ai clienti, purché contengano le medesime indicazioni. Il Ministero delle Finanze, di concerto con i Ministeri dell'Interno e della Cultura Popolare, può prescrivere che in determinati Comuni la percezione del tributo negli alberghi, pensioni e locande abbia luogo mediante l'applicazione di apposite marche sui conti.

Modifiche alle vigenti disposizioni di classificazione degli alberghi, pensioni e locande.

Al R. Decreto-Legge 18 gennaio 1937-XV, che stabilisce i criteri di classificazione degli alberghi e delle pensioni (v. numero di agosto 1937 della nostra Rivista), convertito con alcune modifiche nella Legge 30 dicembre 1937-XVI, n. 2651 (vedi numero di febbraio 1938), sono state apportate altre varianti col R. D.-L. 5 settembre 1938-XVI, n. 1729, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 264, del 19 novembre 1938-XVII.

Il nuovo Decreto-Legge aggiunge agli alberghi divisi in cinque categorie e alle pensioni divise in tre categorie, una categoria unica di «locande», nella quale sono compresi tutti quegli esercizi che non furono inclusi nelle categorie degli alberghi e pensioni. In tal modo, si provvede ad un inquadramento totale degli esercizi ricettivi. Fra le più importanti modifiche notiamo:

La classifica deliberata ha valore per un biennio, anziché per un triennio. Per le mutate condizioni dell'esercizio può essere modificata la classificazione anche nel corso del biennio, purché alla scadenza di

questo manchi almeno un semestre (anziché un anno, come nel primitivo Decreto).

L'E.P.T. ha facoltà di autorizzare il conduttore dell'esercizio alberghiero ad eseguire i lavori di miglioramento, purché la durata ulteriore della locazione sia di almeno due anni (invece di tre).

Nel caso di lavori eseguiti senza il consenso del locatore per autorizzazione dell'E.P.T., l'indennità spettante al conduttore, al momento del rilascio dell'immobile, già stabilita in misura «non superiore alla quinta parte del prezzo complessivo della locazione per un triennio», è ora determinata in misura «non superiore alla terza parte del prezzo complessivo della locazione per un biennio».

La prima applicazione del Decreto recante la classifica biennale avrà inizio dal 1° gennaio 1940-XVIII.

Anche l'allegato al Decreto che stabilisce i criteri di classificazione ha subito numerosi ritocchi, tali da rendere necessaria la pubblicazione di un nuovo testo nella *Gazzetta Ufficiale*. Le modifiche più importanti sono le seguenti:

Bagni: il numero dei gabinetti da bagno richiesti per le diverse categorie è ridotto, per gli alberghi di lusso, da due terzi ad una metà delle stanze; per gli alberghi di prima categoria, da una metà ad un terzo delle stanze. Speciali deroghe sono previste, su delibera del Ministero della Cultura Popolare, per gli esercizi situati in località balneari o termali, oppure nei casi in cui l'antica architettura dello stabile non consenta la installazione dei bagni nelle proporzioni indicate.

Telefoni: negli alberghi di lusso è confermata la condizione dell'apparecchio telefonico in ogni stanza; si dispone però che il collegamento degli apparecchi con le linee esterne sia prescritto nelle sole località capoluogo di provincia. Negli alberghi di prima categoria, l'impianto telefonico in tutte le camere è prescritto solo se si tratta di alberghi situati in città capoluoghi di provincia; negli altri casi, basta una cabina telefonica per piano.

Ascensori, montacarichi, montavivande. La prescrizione di questi impianti per le diverse categorie rimane invariata; ma il nuovo Decreto ammette deroghe a giudizio del Ministero della Cultura Popolare, «qualora l'architettura dello stabile – antica o di stile antico – non consenta la effettuazione dei lavori».

Infine, è considerata la categoria:

Locande, nella quale sono compresi gli esercizi non classificati fra gli alberghi e le pensioni.

Le *dipendenze* degli alberghi, in forza del nuovo Decreto, saranno classificate in una categoria inferiore alla casa madre.

La slittovia di Cima Cadì...

L'inizio della stagione sciatoria ha visto entrare in attività la slittovia costruita sulle pendici di Cima Cadì. L'inaugurazione ufficiale avrà luogo nel corrente mese alla presenza di un augusto sciatore, il Principe di Piemonte; ma per quella data è lecito prevedere che la grande slitta a 30 posti abbia già portato in alto, alla bella quota di 2375 metri, molte centinaia, forse migliaia di appassionati ai diporti invernali.

Chi conosce la zona converrà con noi che il singolare mezzo di trasporto incontrerà anche il favore dei turisti che, per l'età o per altre ragioni, non

osano affidarsi agli sci. Alla stazione di arrivo la veduta che si apre sul diadema dei Monticelli, della Presanella, del Castellaccio e sui ghiacciai di Presena è semplicemente superba: Cima Cadì gode a lungo, durante il giorno, della gioia del sole, eccellente, anzi massima risorsa per un belvedere invernale.

Superando un dislivello di 450 metri il tracciato si sviluppa per circa 1100 metri, con una pendenza che in diversi punti raggiunge il 65 per 100. Il tragitto è compiuto dalla slitta in salita in un massimo di sei minuti primi.

La nuova slittovia dimostrerà certamente, col favore che certo gli sciatori delle vicine provincie le accorderanno, come il Passo del Tonale, e in genere tutta la zona dell'Adamello, siano capaci di dare impulso e materia ai più vasti progetti di valorizzazione sportiva e turistica.

...e quella del Caberlaba.

È stata decisa la prossima costruzione della slittovia dell'Altopiano dei Sette Comuni, che riuscirà uno degli impianti più moderni. Dal centro di Asiago al punto di partenza della slittovia, fissato in prossimità della Casetta Rossa, la strada di accesso verrà convenientemente allargata, così da permettere il più comodo transito ai torpedoni, alle autovetture e alle slitte a cavalli. Il percorso della slittovia, che avrà una lunghezza di 1200 metri e dovrà superare un dislivello di 300, seguirà il fondo della valletta fiancheggiante il Caberlaba. Il percorso riuscirà molto pittoresco, poiché si svolgerà in parte dentro la valletta, e in parte nel fondo della magnifica abetaia che favorirà la conservazione della neve e manterrà la pista in buone condizioni. A quota 1350, sulla cima del Caberlaba, punto di arrivo della slittovia, sorgerà un rifugio-ristorante. Sulla slittovia funzioneranno due slitte, ascendente e discendente, capaci di 16 persone ciascuna.

Una grande strada al Breuil e la funivia del Cervino per la valorizzazione turistica della zona.

Una deliberazione di grande importanza è stata presa per l'avvenire del Breuil: si è decisa la sistemazione della strada turistica, da Chatillon al Breuil, al cui finanziamento contribuiranno il Ministero dei Lavori Pubblici, la Provincia di Aosta, la Società Idroelettrica Piemontese (S.I.P.), la Società delle Funivie del Cervino. L'opera sarà condotta a termine con grande rapidità: si spera, infatti, che nel prossimo mese di giugno la nuova strada sarà già aperta al transito, garantendo così il regolare svolgimento del traffico turistico e industriale della vallata. La nuova strada permetterà anche di procedere, nella stagione invernale, allo sgombero della neve con la massima rapidità ed efficacia, a vantaggio del movimento sciistico. Intanto sta per essere terminato anche il colossale impianto funiviario che, iniziato nel 1935, rappresenterà l'elemento principale della valorizzazione turistica della conca del Cervino. Fra non molto, i ghiacciai del Monte Rosa potranno essere raggiunti dal Breuil in meno di 25 minuti. Terminato il primo tronco nel 1935, sono subito sorti intorno ad esso gli impianti alberghieri necessari ad accogliere le prime masse di turisti. È stata poi iniziata la costruzione della parte più lunga e più importante dell'impianto: il tratto

Plan-Maison, fino a Testa Grigia, lungo 4 chilometri e mezzo, con un dislivello di un migliaio di metri. Ma le più grandi difficoltà si presentarono quando si trattò di raggiungere l'isolotto roccioso della Testa Grigia, a 3500 metri di altitudine, baluardo del mare di ghiaccio che riveste tutto il gruppo del Monte Rosa: si dovevano attraversare valloni e ghiacciai assai vasti e bisognava affrontare le terribili intemperie dell'alta montagna. Ogni difficoltà è stata vinta: un gruppo di operai è riuscito a crearsi un ricovero, portando a spalla, attraverso ghiacciai e dirupi, i primi attrezzi e materiali da costruzione; poi, periodicamente, si è riusciti a compiere tutto il lavoro, realizzando la più grande funivia del mondo, che assicurerà una vastissima rete di itinerari sportivi ed escursionistici ai turisti nella stupenda zona del Cervino e del Monte Rosa.

Il primo tronco della litoranea Trieste-Pola inaugurato.

Lo scorso novembre è stato inaugurato il primo tronco della litoranea statale Trieste-Pola. Questo tratto parte da Capodistria, a 20 chilometri da Trieste, e oltrepassato esternamente l'abitato di Isola d'Istria, raggiunge la località Strugnano, nel Comune di Pirano. Questo tronco di nuova costruzione consiste in km. 10,2 di strada completamente bitumata, con una larghezza carreggiata di m. 7. Le opere più importanti occorse alla sua costruzione sono due ponti in cemento armato, ciascuno della lunghezza di 22 metri. Da Strugnano, a quota 2 sul mare, la nuova strada sale a quota 100 a Sella Carbonara, e ridiscende a Portorose percorrendo solo km. 2,960. Così in primavera, quando i lavori saranno ultimati, la distanza da Trieste a Portorose, che prima era di km. 39,1, risulterà di soli km. 33,1, con un risparmio di sei chilometri. La spesa complessiva dei lavori per la nuova strada da Capodistria a Portorose è di circa sei milioni di lire. Dalla Sella Carbonara la nuova litoranea proseguirà per Pola, attraverso Santa Lucia di Portorose, Sicciole, Caldania.

La Mostra della Pittura Bresciana del Rinascimento.

Dal maggio al settembre di quest'anno avrà luogo a Brescia una Mostra della Pittura Bresciana del Rinascimento, che costituirà uno dei principali avvenimenti artistici dell'anno XVII.

La Mostra sarà intesa soprattutto a celebrare quattro grandi pittori bresciani: il Moretto, il Romanino, il Savoldo e il Foppa, la cui fama è unanimemente riconosciuta nel mondo.

L'importante manifestazione, che si inserisce fra due mostre di rinomanza mondiale, la Leonardesca a Milano e quella del Veronese a Venezia, è destinata a rivelare ai cultori e al pubblico quale enorme importanza vada assegnata ad una scuola che, nei suoi risultati, ha certamente superato i limiti regionali. Una scuola che, nel tempo e nella concezione, precede le altre. Del Moretto già si era avuto, nella celebrazione centenaria, una rassegna di sue opere; mai del Romanino, pittore che giganteggia sempre più nella generale estimazione. Il Foppa, acclamato come caposcuola ispiratissimo, non è conosciuto direttamente che in esemplari rarissimi, contesi e custoditi da chiese e gallerie di fama mondiale. Di tutti meno conosciuto, ma non per questo inferiore, il Savoldo, aristocratico ed enigmatico artista, intorno al quale gli studi non si possono dire conclusi.

Una comunicazione marittima fra Rimini e il Carnaro.

La Società Fiumana di Navigazione, allo scopo di favorire le gite fra la zona balneare di Rimini e quella del Carnaro, ha stabilito di effettuare l'approdo a Rimini, durante la stagione estiva, con una delle tre corse settimanali, sulla linea Ancona-Abbazia-Fiume. Dato che l'affluenza dei turisti in questa zona è, durante l'estate, sempre molto forte, si prevede già che l'iniziativa, considerata utilissima, sarà accolta con molta soddisfazione.

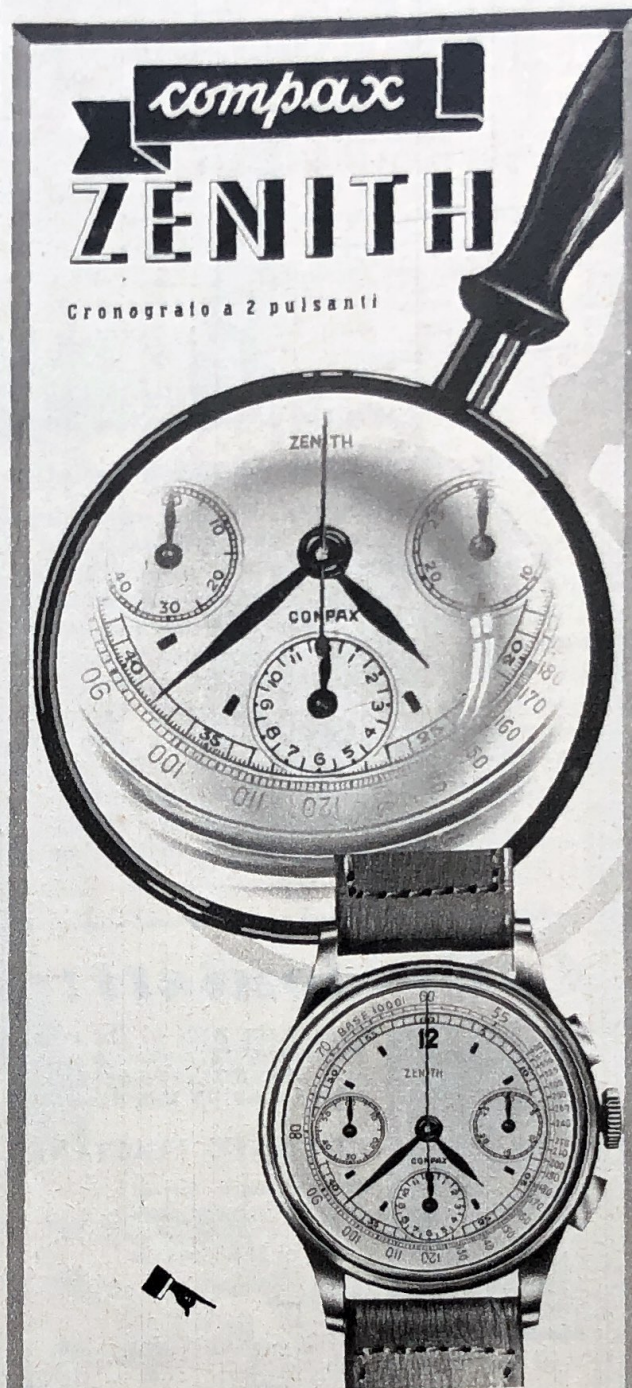
La valorizzazione turistica dell'A. O. I.

Una prima serie di viaggi turistici collettivi nel territorio dell'Impero italiano sta per essere effettuata dalla C.I.T., con l'autorizzazione dei Ministeri competenti. A questi viaggi, mediante la rete estera degli Uffici della Compagnia, parteciperanno anche turisti stranieri. Nei mesi di gennaio, febbraio e marzo saranno organizzati tre viaggi da Napoli a Massaua, proseguendo poi in torpedone per Asmara, d'onde il viaggio nell'interno sarà compiuto lungo il percorso Cheren, Uogorò, Dessiè, Addis Abeba, Lago Biscioftu, Dire Daua, Harar, Gibuti, dove avrà luogo l'imbarco per il ritorno.

Il movimento turistico in Germania.

La Germania, trovandosi nel cuore dell'Europa e a diretto contatto con tredici Stati confinanti, offre le più favorevoli condizioni per il turismo internazionale. Sono migliaia le località tedesche classificate come centri turistici. Da Berlino, città con 4 milioni e mezzo di abitanti, con le sue 328 stazioni ferroviarie, comprese quelle della metropolitana, col suo aeroporto, uno dei più vasti del mondo, alle molte antiche città famose per monumenti di storia e d'arte; da Vienna a Tilsit, da Monaco a Norimberga, ad Aidelberga, la città universitaria, a Lipsia, la città delle Fiere e del libro, numerosi e attraenti itinerari si aprono al turista. A tacer d'altro, 250 stazioni termali rendono la Germania famosa per le sue località di cura. Da cinque anni il movimento turistico nel Reich ha avuto un incremento eccezionale. Il numero dei pernottamenti negli alberghi tedeschi è aumentato da 49 milioni nel 1932, a 103 milioni nel 1937; e quello dei forestieri di passaggio da 1,1 milioni a 2,4 milioni.

La settima Triennale di Milano nel 1940.

Dall'aprile al giugno del 1940-XVIII, avrà luogo a Milano la settima Mostra Internazionale di Arti Decorative e Industriali moderne e dell'Architettura moderna, ormai conosciuta in tutto il mondo sotto il nome di «Triennale di Milano». L'Esposizione comprenderà una Mostra dell'Architettura, che illustrerà in modo vivace ed attraente la struttura urbanistica di alcune grandi capitali moderne, l'estetica delle piazze e delle vie, la distribuzione dei parchi, dei campi sportivi, degli edifici pubblici; la difesa antiaerea; una Mostra delle Arti decorative e industriali, distribuite in sezioni organiche, secondo la materia; una Mostra dell'Arredamento, costituita da una serie di ambienti adatti alla vita odierna, con speciale richiamo al lavoro, al riposo e alla mensa; una Mostra di Arti sacre; una Mostra degli Istituti e delle Scuole d'Arte; una Mostra dell'arredamento dei veicoli; una Mostra retrospettiva avente per oggetto «l'ornamento femminile nell'eleganza italiana di quattro secoli», e le Mostre degli Stati esteri.

Bilancio di un anno di attività dei grandi alberghi siciliani.

L'Agenzia Economica e Finanziaria di Roma pubblica alcuni dati sulle risultanze dell'esercizio finanziario della Società dei Grandi Alberghi Siciliani, chiuso il 30 giugno u. s. Gli introiti lordi dell'esercizio 1937-38 sono ammontati a L. 8.254.377, contro 6.556.671 dell'esercizio precedente; le presenze sono salite da 68.038 (di cui 43.462 di stranieri) nel 1936-37, a 78.583 (di cui 51.880 di stranieri) nel 1937-38; gli incassi propriamente alberghieri aumentarono così da 5.805.053 a L. 7. 653.954, con una media di incasso per presenza di L. 99,25 nel 1937-1938, e di L. 87,05 nel 1936-37. Questi dati interessano anche come indici del traffico turistico nell'Isola e nel Mezzogiorno in generale. Come è noto, la Società dei Grandi Alberghi Siciliani è proprietaria dei maggiori alberghi di Palermo e Taormina.

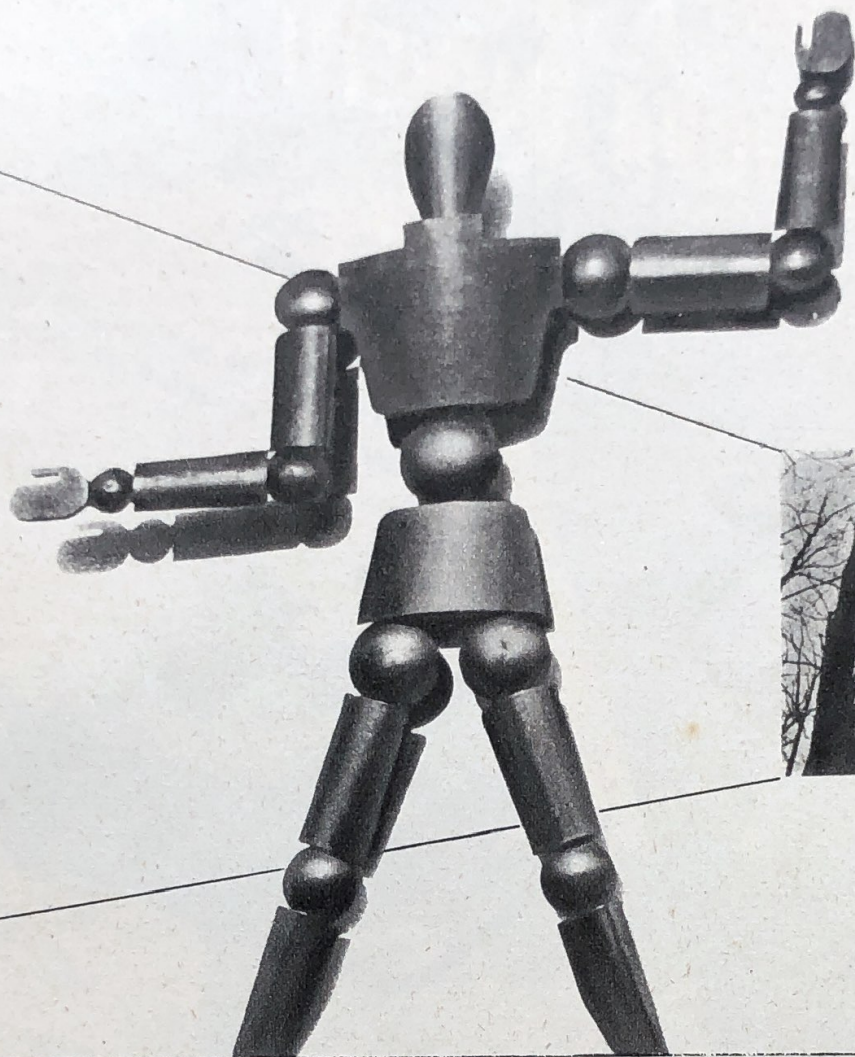
Il cinema, mezzo di propaganda turistica.

Un esempio dell'impiego dei filmi nella propaganda turistica è offerto dalla Francia, come risulta da un programma di partecipazione all'Esposizione di Nuova York. Il Comitato cinematografico del Centro nazionale d'espansione del Turismo, che da cinque anni ha lanciato sui mercati stranieri una grande quantità di documentari, ha invitato i dieci maggiori registi francesi a realizzare ognuno un *film* di propaganda turistica in base a temi e soggetti che mettano in luce in modo speciale ambienti ed usi di interesse turistico. Tra i filmi proposti si notano: « La vita di una cittadina di Francia », « I contadini di Francia », « Profilo della Francia », « Eleganze », « Ore francesi », « Signorine di Francia », « Infanzia », « Artisti ed artigiani », ed altri. Inoltre, sarà portato a termine un adattamento americano di tutti i documentari girati in Francia con intento di propaganda turistica.

Vasto programma di manifestazioni turistiche dell'E.P.T. di Napoli.

Un vasto programma di manifestazioni turistiche è stato organizzato per l'anno 1939-XVII dall'E.P.T. di Napoli. Tre avvenimenti di particolare interesse sono inclusi in questo programma di manifestazioni artistiche, sportive e pittoresche: l'illuminazione notturna degli Scavi di Pompei, che sarà inaugurata in marzo e durerà otto mesi; la Mostra Nazionale dell'Artigianato a Sorrento; la Mostra Nazionale delle Essenze e dei Profumi, con annessa Mostra d'Arte. I lavori per l'illuminazione di Pompei, curati direttamente dal Presidente dell'Ente Provinciale per il Turismo, avranno termine in marzo, se il tempo non sarà decisamente ostile, dato che si devono svolgere all'aperto. Comunque, si prevede che le manifestazioni potranno aver luogo in primavera nei mesi di maggiore affluenza turistica. Un cartello pubblicitario a colori diffonderà in tutto il mondo la notizia e l'invito a visitare Pompei notturna. Le sere in cui la Città morta sarà illuminata verranno preventivamente stabilite, in modo che coincidano con l'arrivo di piroscafi turistici, evitando però il plenilunio, che diminuirebbe l'effetto dell'illuminazione.

Avrà luogo, infine, una gara fra i ristoranti, che oltre a costituire un utile richiamo, raggiungerà il pratico risultato di migliorare l'assetto degli esercizi.

con i primi freddi e durante l'inverno

L'avviamento del motore è difficoltoso e stentato. Vi occorre un olio che anche con il freddo conservi inalterata la sua fluidità in modo da evitare l'esaurimento della preziosa energia della vostra batteria con la insistente attivazione della messa in moto. Tale olio è il

SINGLE SHELL

l'olio invernale per il facile avviamento

Le aggiunte d'olio Shell sono rese facili dalla nuova lattina da 1/2 Kg.

LA NUOVA OLIVETTI
La bella linea e la varietà dei colori della nuova Olivetti armoniosamente rispondono all'esigenza di ogni ambientazione.
STUDIO 42

TURISMO NAUTICO

700 miglia con una barca di 9 metri.

Il consocio ing. Ugo Figari anche quest'anno ha voluto darci la prova di quel che si può fare in fatto di turismo nautico con mezzi molto limitati.

Sul suo piccolo *cutter* « Antares » – già illustrato in questa rubrica nel numero di luglio dello scorso anno – della lunghezza massima di metri 8,90, ma di soli m. 6,30 al galleggiamento (dislocamento tonn. 2,500), partiva il 31 luglio u. s. da Camogli e fermandosi solamente a Porto S. Stefano, Torre Paola, Terracina e Gaeta, giungeva il 10 agosto a Castellammare di Stabia, nel golfo di Napoli. Ne ripartiva il 19, e sostando solo a Ponza e Piombino, il 4 settembre era di ritorno a Camogli, avendo percorso in totale 708 miglia e passati a bordo 20 giorni e 19 notti, di cui 16 e 13 in navigazione.

Qui non si tratta di atleti allenati che vanno in cerca di primati o di emuli di Alain Gerbault, che cercano sugli oceani l'oblio delle terrestri disavventure, ma di un buon papà che, con le sue due figlie ancora adolescenti e l'aiuto di un solo marinaio, con tutta semplicità e senza alcuna velleità esibizionistica, se ne va a passare le sue vacanze sul grande mare che ne circonda.

Quali contrasti nel racconto della crociera, che leggiamo su *Rivista Nautica*, quando l'« Antares » passa di notte, al largo, dinanzi alle sfolgoranti luci di Viareggio festante e danzante! Il buon padre, al timone della piccola nave, non può a meno di pensare alle tante donne che in quell'ora dànno l'ultimo tocco alle loro artificiose pitturazioni per recarsi al ballo, paragonandole alle figlie che, naturalmente abbronzate dal sole, dormono, intanto, tranquille, avvolte nelle coperte, sotto la tuga, sotto il cielo scuro senza stelle, e conclude: – « Noi e Viareggio! L'abisso che ci separa è ben più profondo di quello sul quale siamo sospesi ».

E magari i villeggianti di Viareggio e delle tante altre spiagge alla moda sono convinti di essere stati *al mare*! Ma quanti sono stati veramente *sul mare*, come l'ing. Figari e le sue figlie?

Un dizionario marinaresco per i ragazzi d'Italia.

Affinché gli Italiani si facciano quella *mentalità insulare* voluta dal Duce, non basta ammirare il mare dalla spiaggia, quando i mezzi o le circostanze ci impediscono di imitare l'ing. Figari. Occorre anche conoscerlo, ed uno degli elementi principali della sua conoscenza è costituito dal linguaggio marinaresco che si parla tra la gente che sul mare vive e lavora, e non già da quello che, purtroppo, continua

ad imperversare tra molti scrittori di giornali quotidiani e perfino tra coloro che hanno fama di scrittori marinari.

Si sono finora pubblicati, è vero, numerosi dizionari di marina, ma i più antichi sono introvabili o non più adeguati alle nuove esigenze, e il più recente, edito dalla Reale Accademia d'Italia, costa la bellezza di 200 lire e quindi, per la massa, è come se non esistesse. Per quanto grande possa essere l'amore che ci spinge al mare, non pretenderemo che si possa perdere una mezza mattinata per recarsi in una pubblica biblioteca a consultare il costoso volume, allo scopo di chiarire un dubbio linguistico. Salutiamo perciò con vivissimo compiacimento l'apparizione di un *Dizionarietto marinaresco ad uso dei ragazzi d'Italia* e più ancora il modo in cui è concepito e viene diffuso.

È stato concepito dalla Sezione di Milano della Lega Navale Italiana, che non tralascia occasione per promuovere tra gli Italiani la conoscenza e l'amore del mare ed ha provveduto, a mezzo dei suoi dirigenti, valorosi, anziani e dotti ufficiali della R. Marina, alla compilazione del testo, e dalla intelligente munificenza di tre noti industriali lombardi che hanno assunto la spesa non lieve occorrente per la stampa e per la diffusione gratuita di ben centomila esemplari (il cav. del Lavoro ing. Luigi Burgo, il cav. del Lavoro Pietro Presbitero e l'ing. Bersellini del quotidiano *Il Sole*).

L'operetta, di 64 paginette, comprende un elenco in ordine alfabetico di un migliaio di voci marinare... in attività di servizio, con brevi e chiare spiegazioni del loro significato; un estratto del regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare, con le segnalazioni in uso, e le norme per governare e manovrare una nave; 25 illustrazioni schematiche per distinguere i vari tipi di navi con le relative esatte denominazioni, e 20 illustrazioni di parti delle attrezzature e dei nodi delle corde (che a bordo si chiamano *cavi* o *cime*). In appendice sono elencate le voci impropriamente usate da molti scrittori nostrani, che debbono invece essere bandite e sostituite da quelle che effettivamente ed esclusivamente si usano dai marinai italiani. Così i nostri ragazzi apprenderanno che non dovranno mai dire: *artimone, babordo, canotto, ciurma, parapetto, remare, ringhiera, scialuppa, tolda*, ecc. ecc., ma soltanto: *mezzana, sinistra, imbarcazione, equipaggio, murata, vogare, battagliola, barca, coperta*, ecc.

Ma – ci chiederanno certamente alcuni Consoci – come dovranno fare coloro che, disgraziatamente, non sono più ragazzi, per procurarsi una copia di questo prezioso volumetto, anche se dovessero pagarlo? Semplicissimo: se non lo sono già, si facciano soci della Lega Navale Italiana, cosa che – dizionario a parte – rappresenta un dovere per ogni cittadino italiano. E ciò perché – se non siamo male informati – mentre la munificenza dei tre industriali lombardi sopra nominati provvede alla distribuzione gratuita alle scolaresche, il nostro massimo Sodalizio marinaro provvederà alla distribuzione gratuita ai suoi soci.

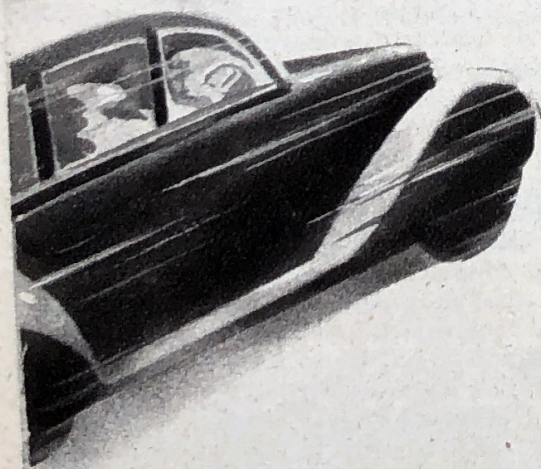
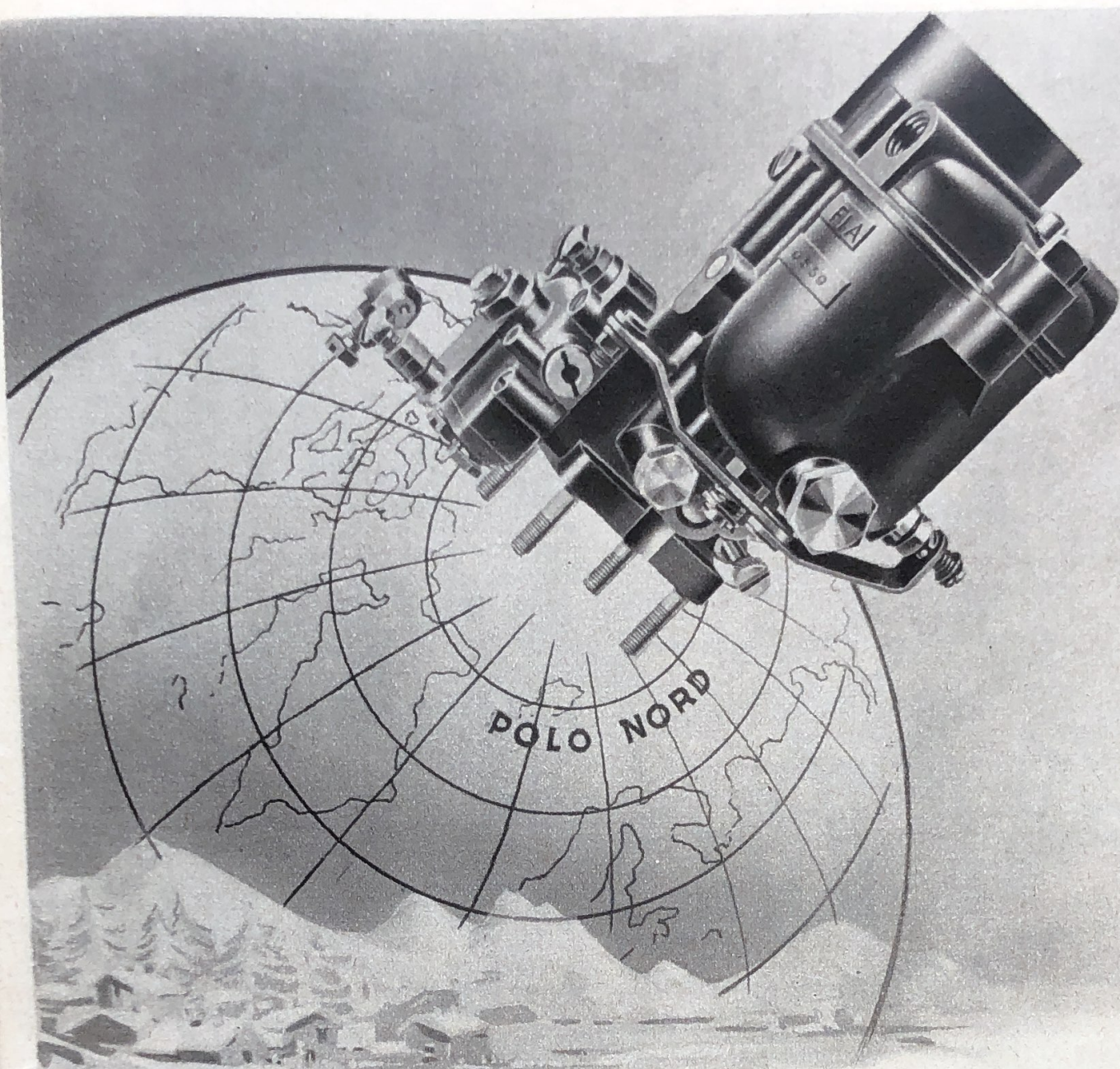
I motoscafi esenti da tassa.

Il recente provvedimento che abolisce, a decorrere dal 1° gennaio 1939-XVII, le tasse di circolazione per gli autoveicoli destinati al trasporto di persone, contempla anche i motoscafi.

La loro tassazione non era attualmente eccessiva, poiché, ad esempio, un motoscafo con motore di 10 cav. pagava 58 lire l'anno, con 20 cav. lire 158 e con 30 od oltre lire 318; ma si deve considerare che i buoni motoscafi efficienti hanno tutti motori di oltre 30 cav. e che generalmente vengono usati solo per brevi periodi. In conseguenza, la tassa, pur non essendo elevata, viene ad incidere fortemente sulla spesa di esercizio. Inoltre, una tassa rappresenta sempre una perdita di tempo e una fonte di noie per i necessari controlli e versamenti. Salutiamo perciò con gioia questa nuova agevolazione e ci auguriamo che essa valga a frenare la preoccupante diminuzione dei motoscafi sulle nostre acque interne ed esterne. Si pensi che dal massimo di 2222 unità, al quale si era giunti nel 1926, si è discesi a 1164 nel 1937. Una diminuzione nientemeno che del 50%, mentre nello stesso periodo tutti gli altri mezzi di trasporto si sono almeno raddoppiati.

Un libro utile.

Quali sono i tipi di barche più in uso in Italia, dal sandolino al gozzo, alla gondola, ai motoscafi, ecc.? Che cosa è un «catamarano»? Quali sono e come si chiamano le loro parti? Come si costruisce una barca di qualsiasi tipo, a remi, a vela, a motore? A tutte queste e ad altre domande dello stesso genere risponde il bel libro di Mario Corsico – *Le barche d'Italia - disegno e costruzione* – edito da «La Stampa», Corso Sardegna 50, Genova (prezzo speciale lire 15, franco di porto, pei nostri Consoci). Centinaia di nitidissimi e precisi disegni permettono ad ogni appassionato non solo di scegliersi il tipo di barca che più gli convenga, ma anche di costruirsela da sé o tutt'al più con l'aiuto di un semplice falegname.

ROBERTO DEGLI UBERTI

NEL MESE DI GENNAIO...

Per i primi del nuovo anno la Regina Geraldina di Albania è in attesa di un lieto evento. In questo stesso mese altro lieto evento è atteso dalla Imperatrice del Giappone.

Nei giorni 1, 7, 14, 22 e 29 avranno luogo le Riunioni Internazionali Ippiche di Roma.

Il 2, V Gran Premio del Sud-Africa, corsa automobilistica per vetture da 1500 cmc.

Dal 5 all'8, campionati nazionali di *sports* invernali per Avanguardisti.

Dal 5 all'8, a Napoli, torneo di scherma « delle 4 coppe ».

Il 5 notte, vigilia della *Befana* (Epifania), a Roma, tradizionale baldoria e fiera in Piazza Navona.

Il 6, Befana fascista. Così nel calendario del Regime.

Il 6, chiusura generale della caccia, salvo talune eccezioni indicate al loro luogo.

Il 6, caratteristica cerimonia della benedizione del mare a Rodi.

L'8, genetliaco di S. M. la Regina Imperatrice Elena (1873). Son chiuse le scuole, le biblioteche, le gallerie, ecc.

L' 8, anniversario del matrimonio (1930) del Principe Ereditario Umberto di Piemonte e della Principessa Maria Josè del Belgio.

L'8, nelle varie provincie, saranno conferiti, con solenni cerimonie, i premi per la « Battaglia del grano »; il 15, a Roma, premiazione nazionale.

Il giorno 8, a Roma, nel Collegio di Propaganda Fide, si tiene una famosa Accademia poliglotta, in onore dei Re Magi.

Il giorno 8, a Claviere, gara internazionale di salto per il « trofeo sciistico Gancia ».

Il 9, anniversario della morte del Re Vittorio Emanuele II (1878). Cerimonia funebre al Pantheon di Roma.

Il 12, si commemora a Palermo il principio della rivoluzione siciliana del 1848.

Il 14, primo giorno dell'anno, secondo il calendario giuliano, ortodosso o greco-russo.

Il 15, per la ricorrenza di S. Maurizio, si conferiscono, di regola, le onorificenze nell'ordine dei SS. Maurizio e Lazzaro.

Il 15, a Genova, Francia e Italia disputeranno la gara di spada « Coppa Molié ».

Il 17, festa di S. Antonio, in quasi tutta Italia si pratica la cerimonia della benedizione degli animali, e specialmente dei cavalli, asini e muli. Alla vigilia, nell'Italia meridionale, grandi falò di allegrezza.

Dal 17 al 25 avrà luogo un raduno automobilistico a Montecarlo (vetture *sport* e turismo).

Il 19, a Milano, si inaugurerà la XX Esposizione del ciclo e del motociclo, che si chiuderà il 31.

Il 19, nell'Umbria e particolarmente a Foligno, si ricorda con funzioni sacre l'anniversario del terribile terremoto del 1831.

Il 20, a Firenze, festa di S. Sebastiano, solennemente celebrata dall'Arciconfraternita della Misericordia, la secolare istituzione che ha tra i « capi guardia » onorari S. M. il Re, il Principe Ereditario e il Duce.

Il 21, a Roma, nella chiesa di S. Agnese *extra muros*, benedizione di due agnelli, che vengono offerti al Papa e della cui lana si tessono i sacri Pallii. Le catacombe di S. Agnese sono aperte al pubblico.

Il 22, organizzata dal R.A.C.I., avrà luogo una gita a Madesimo, con gare sciatorie femminili.

Per il 22, all'Abetone, è fissato il 1° raduno escursionistico invernale per i dopolavoristi dell'Italia centrale.

Il 22, a Napoli, avrà luogo la gara di fioretto per la Coppa Siniscalco, riservata alla M. V. S. N.

Il 23, anniversario della battaglia di Digione (1871), vinta dai Garibaldini sui Tedeschi.

Il 25, a Roma, nella Basilica di S. Paolo, sono esposte alla venerazione dei fedeli le catene dell'Apostolo.

Il 26 avrà luogo la gara automobilistica Bengasi-Tripoli per vetture *sport*.

Dal 26 al 29 avrà luogo la settimana internazionale di sci a Garmisch-Partenkirchen.

Dal 27 al 29, raduno automobilistico invernale di Lione, per vetture *sport* e turismo.

Il 28, l'eroica Brigata Sassari (151° e 152° Regg. Fanteria) celebra l'anniversario dei gloriosi fatti di Col del Rosso e di Col d'Echele (1918), pei quali i due reggimenti furono insigniti della medaglia d'oro al valore militare.

Il 28, festa nazionale della Repubblica di Cuba.

Il 28 e il 29, a Cortina d'Ampezzo, campionati del mondo di *bob* a quattro.

Il 29 avrà luogo a Roma la corsa ippica ad ostacoli « Premio Coppa del Duce ».

Il 29, 30 e 31, a Milano e in altri luoghi della Lombardia, sono detti i tre giorni della « Merla », ritenuti freddissimi.

Il 29, a Roccaraso, II raduno escursionistico invernale per i dopolavoristi.

Il 29, a Milano, avrà luogo il primo torneo misto di spada (maestri e dilettanti).

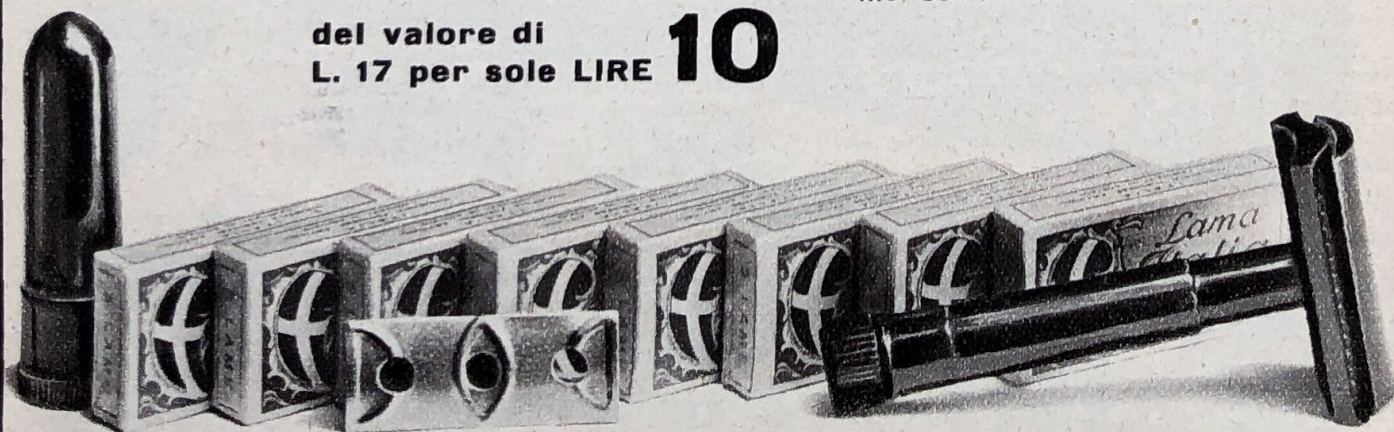
Il 30, il Reich festeggia oggi il settimo anniversario dell'avvento al potere del Partito Nazional-Socialista.

Il 31, si chiude in Italia la caccia al cervo, al daino e al cinghiale.

Dal 31 al 3 febbraio i Littoriali della neve e del ghiaccio e V Concorso sciistico della G.I.L.

Si aggiungono alcune importanti feste locali: il 6, nel Duomo di Cividale del Friuli, la tradizionale e caratteristica « messa dello spadone »; il 16, a Vittorio Veneto, festa patronale e fiera di S. Tiziano; il 19, a Terni, fiera di S. Antonio; il 21, a Giaglione, presso Susa, caratteristica processione in onore di S. Vincenzo, con gli *spadonari* che, armati e rivestiti di corazza, scortano la statua del Santo; il 22, a Vicenza, festa patronale di S. Vincenzo, e a Novara, festa patronale con la tradizionale offerta di fiori alla tomba di S. Gaudenzio; il 25, fiera di S. Paolo ancora a Vittorio Veneto; il 31, a Modena, fiera di S. Gimignano; e a Castiglion Fiorentino fiera di S. Antonio, che ricorre l'ultimo martedì del mese.

G. F.

E' un piacere
radersi con la
LAMA
ITALIA
0.14
MIRABILIA
MIRABILIA B.A.
ACQUISTATE SUBITO L'ASTUCCIO PROPAGANDA MIRABILIA B. A.
contenente:
8 pacchi lame ITALIA MIRABILIA B.A. con fenditura;
1 matita emostatica, astringente, disinfettante;
1 apparecchio TABULA RASA per il contropelo;
1 rasoio di sicurezza di precisione, rettificato.
del valore di L. 17 per sole LIRE 10
Non perdete questa occasione! Fatene immediata richiesta al vostro fornitore abituale od a qualche altro negozio della vostra Città. Insistete per averlo! Non trovandolo inviate Lire 10,65 in francobolli, vaglia o biglietti alla LAMA ITALIA ACQUI che ve ne farà invio immediato franco di porto e raccomandato.
Lama

AERONAUTICA

Un nuovo velivolo costruito a Vercelli.

Ha compiuto i primi voli sull'aeroporto *Carlo del Prete* di Vercelli il primo apparecchio da turismo e scuola, costruito per iniziativa e per conto dei gruppi di turismo aereo di Vercelli, nel laboratorio appositamente allestito nei locali della scuola Borgogna.

L'apparecchio è un monoplano ad ala bassa, a due posti affiancati in cabina chiusa. Pur essendo munito di un motore da soli 45 cavalli, ha una velocità massima di 150 chilometri all'ora.

Sua caratteristica principale è la bassissima velocità di atterraggio, inferiore ai 60 chilometri, il che dà garanzia di sicurezza quasi assoluta anche nel caso di un atterraggio di fortuna.

L'Aeronautica nell'Impero.

Le Forze Aeree dell'A.O.I. dispongono di 162 campi d'aviazione, con 5 piste di lancio su una superficie complessiva atterrabile di 80 milioni di metri quadrati. Le aviorimesse sono in numero di 80, i fabbricati per uso abitazione, servizi e officine 1688, le centrali elettriche 50. Tre industrie sono sorte per la trasformazione e revisione di aeroplani e motori: esse impiegano 800 specialisti ed hanno riparato e trasformato 780 aeromobili e 960 motori. 3000 operai lavorano per conto della Regia Aeronautica.

Dall'inizio delle operazioni ad oggi sono stati compiuti circa 39.000 voli su una percorrenza di 19 milioni di chilometri, per trasportare 27 mila persone e 6.300.000 chilogrammi di carico, di cui oltre la metà costituito da materiale bellico. 34 percorsi vengono compiuti settimanalmente dall'Aviazione militare per assicurare collegamenti con località lontane. 600 infermi sono stati evacuati in un anno dai 6 aeroplani della Squadriglia sanitaria.

L'incremento dei reparti pre-aeronautici della G.I.L.

Tutti i giovani aventi obblighi premilitari e destinati, in virtù delle leggi vigenti, a prestare servizio militare in aeronautica, sono stati inquadrati nei reparti Giovani Fascisti pre-aeronautici.

Detti reparti, che nell'ottobre dell'anno XV erano 75 circa, nell'anno XVI sono saliti a 90, inquadrando complessivamente 30 mila giovani delle tre classi che hanno obbligo premilitare.

Nell'anno XVI sono stati tenuti corsi di specializzazione preaeronautica con la partecipazione di 3859 specializzati.

Nell'anno XVII i partecipanti (leva 1919 e 20) saranno 7500.

Presso le scuole di volo a vela della G.I.L. giovani fascisti, avanguardisti e fascisti universitari hanno conseguito complessivamente 96 attestati «A» e 394 attestati «B».

L'"Ala Littoria" aumenta il capitale sociale per realizzare la linea del Sud-America.

Il Consiglio dei Ministri ha approvato uno schema di Legge relativo all'aumento del capitale sociale dell'*Ala Littoria*. Tale aumento trova giustificazione nel fatto che, in seguito ai risultati degli studi fatti per l'attuazione della linea del Sud-America, si è venuta a manifestare la necessità, da parte dell'*Ala Littoria*, di predisporre tutte le opere di infrastruttura occorrenti, nonché di procedere ad acquisti di aeromobili destinati all'esercizio della linea e del materiale relativo.

Il Ministro delle Finanze si è pronunciato favorevolmente sia per il versamento anticipato della quota di capitale previsto, sia per il nuovo aumento di capitale nella misura di 40 milioni, da ripartirsi in tre esercizi finanziari.

L'inizio dei servizi dell'"Aviotrasporti" in A. O. I.

Il 28 ottobre u. s. la Società *Aviotrasporti* ha iniziato da Addis Abeba un regolare servizio di trasporto delle merci attraverso le varie regioni dell'Impero.

La Società stessa disporrà di un servizio noleggio apparecchi per qualunque destinazione e curerà inoltre, sulle linee da essa gestite, il trasporto per via mare da e per l'Italia.

Le due prime linee sono la Massaua-Asmara-Gondar-Dessiè-Addis Abeba e viceversa; e la Assab-Dire Daua-Addis Abeba e viceversa.

Nuovi orari sulle linee del Marocco e della Spagna.

Dal 1° novembre u. s. sono state apportate varianti alle linee gestite dall'*Ala Littoria* in Spagna e nel Marocco spagnolo.

Il collegamento Melilla-Tetuan è assicurato con partenza da Melilla alle ore 15,10′ ed arrivo a Tetuan alle ore 16,10′. Sul percorso inverso la partenza da Tetuan avviene alle ore 7,45′.

La linea Tetuan-Malaga-Siviglia ha il seguente orario: partenza Tetuan, ore 9,15′; arrivo Malaga ore 10,30′; arrivo Siviglia ore 11,15′. Sul percorso inverso: partenza Siviglia ore 14,50′; arrivo Malaga ore 15,35′; partenza Malaga ore 16,05′; arrivo Tetuan ore 16,50′.

Tra Melilla e Malaga: partenza ore 9 e arrivo alle ore 10; senso inverso: partenza ore 13 e arrivo ore 14.

I servizi restano giornalieri, escluse le domeniche.

Primato di velocità battuto da un apparecchio "Savoia Marchetti" in viaggio per il Congo.

Un apparecchio *Savoia Marchetti*, in servizio per il trasporto dei passeggeri tra Brusselle e Leopoldville, nel Congo, ha battuto un primato di velocità, effettuando il viaggio di andata, di complessivi 8105 chilometri, in 25 ore e 55 minuti di volo effettivo, con 13 passeggeri.

Scafandro che permette di abbandonare l'apparecchio nei voli stratosferici.

Il dott. Richou ed il paracadutista Denois hanno sperimentato recentemente, nel cassone pneumatico installato sull'aeroporto di Le Bourget, uno speciale scafandro per salvataggi con paracadute durante voli stratosferici, ideato dal dott. Garsoux, dei servizi medici dell'aviazione civile francese.

Caratteristica dello scafandro è quella di venire alimentato automaticamente a mezzo di una bottiglia contenente l'ossigeno, escludendo così ogni pericolo di asfissia durante la discesa del paracadutista.

L'Aviazione inglese riconquista il primato di distanza in linea retta.

Il primato mondiale del volo in linea retta senza scalo, detenuto dall'aviazione russa per averlo stabilito nel luglio 1937 sul percorso Mosca-San Jacinto (California), via Polo Nord (lunghezza del percorso 6306 miglia, pari a 10.146 chilometri), è stato riconquistato dall'aviazione inglese.

L'impresa è stata tentata da tre apparecchi da bombardamento dell'aviazione britannica, partiti da Ismailia (Egitto) il 5 novembre u. s.

Due dei tre velivoli hanno raggiunto la località prestabilita di Porto Darwin (Australia) in poco più di 48 ore, portando il primato di distanza a 7162 miglia (km. 11.459), mentre il terzo è stato costretto ad atterrare, per esaurimento di carburante, a Koepang, nell'isola di Timor, dopo aver coperto una distanza di 6600 miglia (10.619 chilometri).

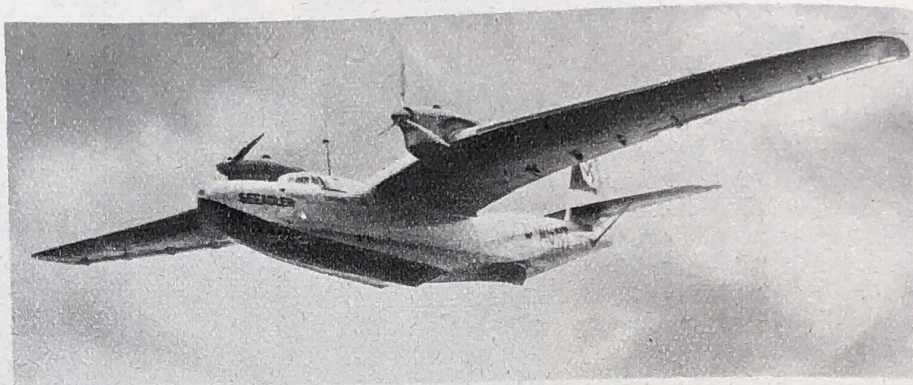
IL "WELLESLEY VICKERS".

IL "DO 26" IN ACQUA.

Gli apparecchi impiegati per questa impresa sono *Wellesley Vickers* da bombardamento, in normale dotazione della R.A.F.

Un servizio transatlantico passeggeri per il 1939.

La Società *Lufthansa* annunzia di essere pronta ad inaugurare un servizio passeggeri sulla rotta transatlantica meridionale.

Il tipo di apparecchio tedesco *Dornier DO 26*, che sviluppa una velocità di 350 chilometri all'ora, sarebbe il prescelto per tale servizio. Ogni apparecchio trasporterebbe 4 passeggeri, oltre il corriere postale. I voli sperimentali hanno dimostrato che un tale servizio è già praticamente possibile anche per l'Atlantico settentrionale; ma non è previsto per ora un servizio passeggeri, per il quale si attende che la durata del volo fra Berlino e New York sia ridotta da 35 a 20 ore.

IL "DO 26" IN VOLO.

Apparecchio da caccia americano che realizza 563 chilometri all'ora.

Il Tenente Benjamin Kelsey, pilotando un apparecchio da caccia dell'aviazione americana, ha stabilito un nuovo *record* di velocità per apparecchi militari a pieno carico, volando alla velocità di km. 563,371 all'ora.

L'apparecchio è un monoplano *Curtiss-Wright*, monoposto e, completo del suo armamento, pesa 3 tonnellate.

Partito dalla base di Dayton (Ohio), ha atterrato all'aeroporto di Buffalo, impiegando a coprire l'intero percorso di km. 579,365 un'ora ed un minuto.

Progettato apparecchio inglese per voli substratosferici sull'aviolinea del Sud America.

In Inghilterra è in progetto un aeroplano munito di cabina ermetica che permetta i voli substratosferici ad una velocità massima di 402 km. orari, sull'aviolinea del Sud-America, la cui inaugurazione è prevista per il 1940.

Con tale velivolo la traversata dell'Atlantico sarà compiuta in 8 ore e la distanza di 11,265 km. tra Londra e Rio de Janeiro sarà coperta in meno di due giorni di volo.

Esperimenti di rifornimento per via aerea eseguiti in Inghilterra.

In Gran Bretagna, durante le manovre di quest'anno, sono stati compiuti esperimenti di rifornimento alle truppe per via aerea.

È stato constatato che il miglior metodo è quello di lanciare direttamente la merce da bordo dell'aereo, ad eccezione delle materie fragili, che vengono affidate a piccoli paracadute.

Impiegando questo mezzo durante le manovre in Scozia, è stato possibile approvvigionare un contingente di 980 uomini per 24 ore, mediante un solo apparecchio.

Nuova aviolinea Luanda-Germington.

È stato stipulato a Lisbona un accordo fra il Governo portoghese e il Governo Sud-Africano per la istituzione di una linea aerea regolare tra Luanda, nell'Angola portoghese, e Germington, nell'Africa del Sud.

La nuova aviolinea, secondo la convenzione dei due Governi, verrà gestita in comune.

Collegamenti aereo-transatlantici.

Le due compagnie aeree americane *Pan American Airways* e *American Export Airlines*, che si propongono ambedue di stabilire servizi aerei regolari tra gli Stati Uniti e l'Europa, hanno firmato un accordo, per evitare una dannosa concorrenza.

In base a questo accordo, alla *Pan American Airways* sarà riservata l'esclusività dei collegamenti aerei con le Bermude e l'Europa Settentrionale, mentre l'*American Export Airlines* eserciterà i servizi aerei con i Paesi mediterranei, l'Albania, la Bulgaria, la Jugoslavia e l'Africa del Nord, nonché l'Asia occidentale fino al Golfo Persico. Quanto ai servizi aerei con la Francia e la Germania, le due Società si sono accordate per esercitarli in collaborazione. L'accordo dovrà essere sottoposto alla Direzione dell'Aviazione Civile degli Stati Uniti. Per quel che riguarda l'Italia, è prevista una collaborazione dell'*Ala Littoria* con gli *American Export Airlines*, per l'aviolinea Genova-New York.

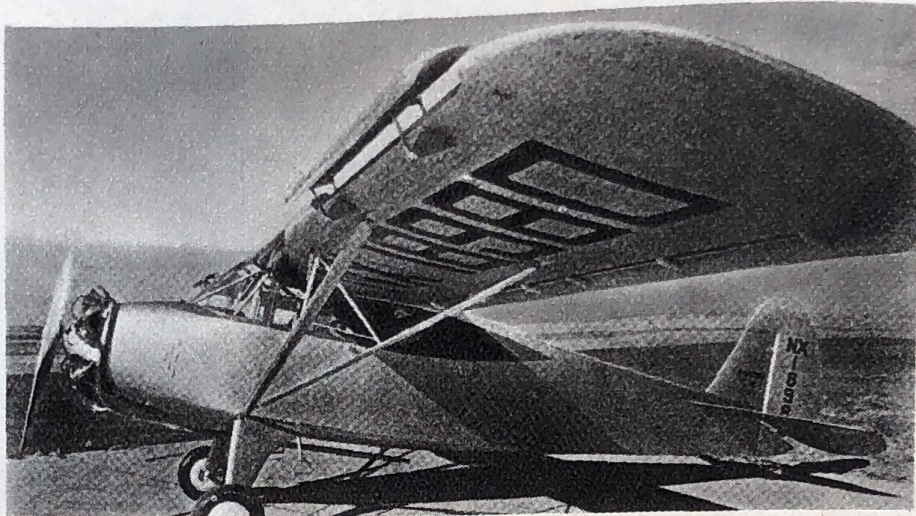
IL "CAUDRON RAFALE".

Il pilota francese Arnoux migliora due primati internazionali per aeroplani.

Maurizio Arnoux, pilota francese, ha stabilito il 28 ottobre u. s. i primati internazionali di velocità su 1000 e su 2000 chilometri per aeroplani da turismo di sei litri e mezzo di cilindrata, volando sul percorso Etampes-Chartres-Etampes, a bordo di un *Caudron Rafale*, monomotore *Renault*, alle velocità rispettive di 319,534 e 317,779 km/h. I precedenti primati della categoria appartenevano al pilota francese Enrico Boris, che li aveva stabiliti il 30 dicembre 1937.

IL "BECO LC".

Nuovo apparecchio americano "Beco LC".

È stato sperimentato a Los Angeles un nuovo apparecchio biposto ad ala alta, da *sport* e da addestramento, conosciuto sotto il nome di « Beco LC », munito di ali a persiana *Handley Page*.

La struttura è di acciaio tubolare saldato e rivestita di tessuto. L'apparecchio è dotato di cabina chiusa con 2 posti affiancati. L'energia motrice è fornita da un motore Lambert da 90 cav., che lo provvede di una velocità massima di 193 km. orari, una velocità di crociera di 161 km. e una autonomia di 805 km., con un ettolitro di carburante.

In virtù del congegno *Handley Page* la velocità di atterraggio è ridotta a 48 km. orari.

Il *Beco LC* ha un'apertura alare di circa 12 metri, una lunghezza di 8 metri e un'altezza di oltre 3 metri. Il suo peso a vuoto è di circa 550 chilogrammi e il carico utile di 300.

La sicurezza delle aviolinee civili americane.

Secondo una statistica americana, mentre nel 1930 si registrò una media di un incidente mortale ogni 6.250.000 chilometri volati dagli aerei delle aviolinee civili, nel 1937 questa media è scesa ad un incidente mortale ogni 20 milioni di chilometri circa. Questa accresciuta sicurezza delle aviolinee civili trova una ulteriore conferma nei premi di assicurazione sulla vita: contro il pagamento di 25 centesimi di dollaro, ogni passeggero, all'atto di iniziare un viaggio aereo, ha diritto ad una assicurazione di 5000 dollari, il che significa che il pericolo di incidenti mortali viene calcolato dalle Compagnie di assicurazione secondo il rapporto di probabilità di uno a 20.000.

Il traffico aereo di Londra.

Il Sottosegretariato all'Aeronautica britannica Balfour, rispondendo per iscritto all'interrogazione di un deputato, ha dichiarato all'interpellante che il Governo britannico ha definitivamente rinunciato alla costruzione di un aeroporto centrale a Londra, di cui si parlava da circa due anni.

Il traffico aereo della capitale britannica sarà, quindi, espletato da numerosi aerodromi costruiti nelle vicinanze di Londra.

Lo sviluppo dell'aviazione artica.

Sembra che l'aviazione artica sovietica abbia raggiunto notevoli risultati; durante i primi nove mesi dell'anno 1938 gli aerei della linea più settentrionale del mondo avrebbero compiuto 12.327 ore di volo, trasportando 11.000 passeggeri, 470 tonnellate di merce e 190 tonnellate di posta.

Le due compagnie di aviazione "Imperial Airways" e "British Airways" passeranno sotto il controllo statale.

Il Ministro dell'Aviazione inglese ha annunciato ai Comuni che il Governo intende riscattare le due Compagnie britanniche di aviazione civile: la *Imperial Airways* e la *British Airways*, per fonderle in un'unica azienda, che diverrebbe così parastatale e sarebbe posta sotto l'immediato controllo del Ministero dell'Aviazione.

Le due Compagnie hanno un capitale azionario di circa 2 milioni di sterline, e sembra che il Governo si proponga di riscattarlo con un sopra prezzo del 50%, cosicché la nuova azienda avrà un capitale di circa tre milioni di sterline, il cui interesse fisso sarà garantito dallo Stato.

Con questa fusione, l'aviazione civile britannica verrà posta, sia pure indirettamente, sotto il controllo di quella militare.

Lo “ Short Empire Cabot ” per l'Atlantico del Nord.

Uno dei tre idrovolanti *Short Empire*, quadrimotori *Bristol Hercules* senza valvole, da 1375 cavalli, ordinati dalle *Imperial Airways* per i voli sperimentali attraverso l'Atlantico del Nord, e precisamente il N. 2 *Cabot*, inizierà presto i suoi voli di prova.

Si prevede per questo idrovolante l'impiego normale del rifornimento in volo, ed i suoi voli di prova assumeranno perciò particolare interesse.

Nel caso in cui questi tentativi riuscissero felicemente, il *Cabot* inizierebbe il servizio postale transatlantico nei primi mesi del 1939, sulla seguente rotta: Southampton - Irlanda - Terranova - Montreal - Nuova York.

Per la stessa data sono previsti i voli transatlantici dei quadrimotori terrestri *De Havilland Albatros*.

Costruzione di 50.000 apparecchi civili in America.

Vari enti aeronautici, fra i quali la *National Aeronautic Association*, hanno invitato il Governo americano a prendere in considerazione i piani per la costruzione di 50.000 apparecchi civili e per la istruzione di 100.000 piloti, che evidentemente potrebbero servire, in caso di necessità, a scopi di difesa nazionale.

Il Segretario dell'Associazione stessa afferma che questa potrebbe essere una forma di difesa nazionale, e aggiunge che la Germania e l'Italia hanno dato l'esempio di uno sviluppo intensivo dell'aviazione civile, la quale, a suo tempo, potrebbe eventualmente servire a scopi militari.

I nuovi “ Short ” da 31 tonnellate.

La ditta britannica *Short*, costruttrice degli *Empire* e del *Composito Mayo*, ha annunciato che il primo dei tre aeroplani commerciali commissionatile dal Ministero dell'Aria sarà pronto per la fine del 1939.

Si tratta di un apparecchio terrestre da 31 tonnellate, con velocità massima di 400 km./h. e una autonomia di 5000 chilometri.

Si prevede che tali apparecchi potranno trasportare 18 passeggeri ciascuno.

Il primato di traversata dell'Atlantico Meridionale battuto da un apparecchio tedesco.

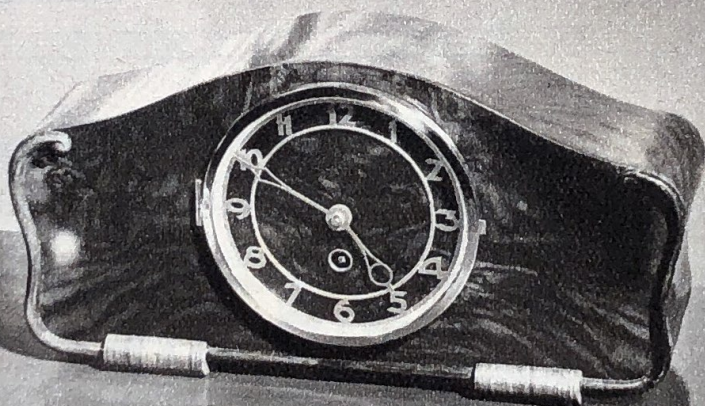
L'apparecchio della *Lufthansa* che fa servizio postale dall'Europa all'America del Sud ha battuto un primato, coprendo la traversata da Bathurst sulle coste dell'Africa, fino a Natal nel Brasile, in ore 10,30′ ad una velocità media di circa 300 chilometri all'ora.

La distanza fra Bathurst e Natal è di 3100 chilometri. L'apparecchio, da Francoforte a Natal, ha impiegato in tutto 36 ore e 15 minuti.

Gara nazionale inglese “ Coppa del Re ”.

La *Coppa del Re*, nota gara aerea nazionale britannica per piloti privati, sarebbe trasformata in competizione internazionale.

Lo statuto della gara verrebbe modificato nel senso che i partecipanti concorrerebbero a semplice titolo individuale e dovrebbero effettivamente fare uso di apparecchi civili.

Junghans
PRIMA FABBRICA
ITALIANA
D'OROLOGERIA
fondata nel 1878
JUNGHANS
J
MARCA STELLA
L'Orologio per
la casa bella

DAI DOLCI AGLI AMARI

Meglio del pendolo che ritorna sempre al medesimo punto, potremmo prendere come simbolo della nostra vita il caleidoscopio che ad ogni movimento ci dà un'immagine nuova. Riusciamo a sopportarla, la vita, non già, come dicono, per l'alternarsi di gioie e di tristezze o perché dopo la pioggia sappiamo di poter contare sul sereno, ma piuttosto perché nell'alba di ogni nuova giornata vediamo la possibilità di cose nuove.

È vero d'altra parte che siamo attaccati più o meno alla vita, anche se è una vitaccia, e che non è poi tanto facile né comodo scrollarla via come fa il cane con l'acqua che gli è rimasta addosso dopo un bagno forzato.

Ciò che stanca è la monotonia grigia: noi sentiamo il bisogno di cambiare, magari in peggio, ma cambiare. Toujours perdrix... che noia!

E così siamo inconsciamente portati a cambiar gusti ed opinioni: questi cambiamenti dànno un nuovo sapore alla vita. I ragazzi, anche fra i tedeschi, detestano la birra che poi troveranno deliziosa; non possono soffrire il fumo e quando si impongono di imitare i grandi fanno di gran boccacce sbuffando e tossendo; sfuggono per quanto possono ogni amarezza di cibi e di bevande ed adorano per converso i dolci, dallo zucchero alle frutta, magari anche acerbe o che hanno, di dolce, solo il ricordo di quelle mature.

Man mano che passano gli anni diminuisce la tendenza, che prima era quasi morbosa, per i dolci, molti affettano un certo disprezzo per quella che sembra loro un'effeminatezza e sorbiscono, magari con una smorfia, aperitivi chinati e caffè amaro. Fanno bene? È più che dubbio...

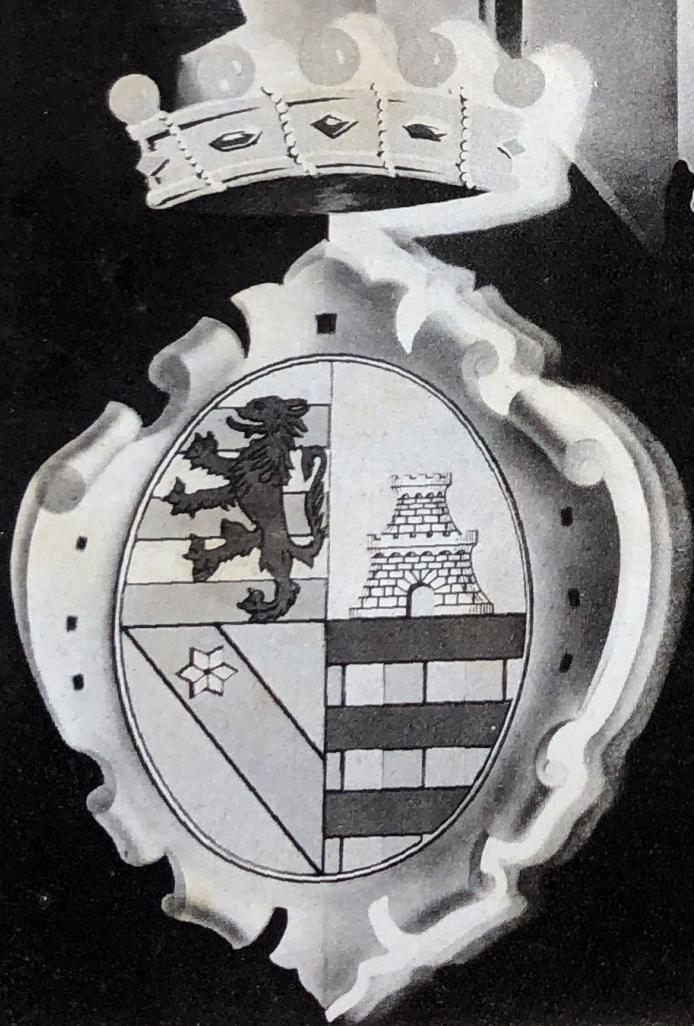
Poi arriva, ahimè!, spontaneamente e non più per vezzo, il momento degli amari! Gran brutto segno, quello, perché accompagna di solito il cadere dei sogni e delle illusioni.

Quale sarà la ragione di questo mutare dei gusti col passare degli anni? Per quanto riguarda il dolce e gli amari la spiegazione è facile e dovrebbe servire di qualche ammaestramento per certi genitori ed educatori.

Lo zucchero, lo affermano concordemente i fisiologi, è necessario alla vita: in maggiore o minor misura secondo le età ed i bisogni che le accompagnano, ma è del tutto indispensabile come è indispensabile il carburante ad un motore. E non solo perché dà ai muscoli una grande resistenza alla fatica — cosa preziosa per i lavoratori e gli sportivi — ma anche perché diviene rapidamente il più perfetto degli alimenti, si trasforma parzialmente in grasso e va a costituire nel fegato un mirabile materiale di riserva.

Lungi dall'essere un vizio riprovevole, la ghiottoneria dei bimbi è cosa assolutamente naturale e risponde ad un chiaro istinto e cioè ad un bisogno che di zucchero ha il loro organismo, bisogno tanto maggiore in quanto più attivi sono, nell'infanzia, gli scambi e le funzioni legate all'accrescimento.

Nel lattante poi, quando questi scambi sono addirittura formidabili, sì che egli deve alternare nutrizione e sonno, il bisogno di zucchero è tale che a soddisfarlo la Natura provvede facendo entrare lo zucchero nel latte materno nell'enorme proporzione del 67-68% di parti secche.

Non contrastiamo dunque la naturale inclinazione dei bimbi ed anche delle nutrici e non rallegriamoci troppo se i nostri gusti mutati ci portano ora verso gli amari!...

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

ANNO XLV - NUMERO 1 GENNAIO 1939 - XVII E. F.

PANORAMI AUTARCHICI

Nello scorso mese di ottobre l'organo supremo per l'autarchia tenne, come è noto, sotto la presidenza del Duce, una serie di importanti riunioni, quasi un rapporto generale della grande battaglia autarchica, e tutti gli Italiani seguirono attentamente le discussioni in cui si riflettevano, sotto molteplici aspetti, i nuovi problemi della organizzazione economica nazionale. Era quello il primo esame ufficiale dell'azione svolta, con vigore e perseveranza, in un campo quanto mai difficile; e seguiva a un anno di distanza l'impostazione dei « piani ». Bisognava perciò vagliare le numerose iniziative prese, accertare i progressi, compararne l'utilità, onde riconoscere le ulteriori possibilità di attuazione e trarne stimolo ad affermazioni sempre nuove di indipendenza economica. E le discussioni svolte riuscirono effettivamente a fornire una chiara sensazione della grandezza e della nobiltà dei compiti che il Capo del Governo volle assegnare – or è qualche anno – alle energie produttive della intera Nazione.

Compiti di rinnovamento, ma soprattutto di lotta e di conquista audace, quale si conviene ad una manifestazione politica ed economica di carattere essenzialmente rivoluzionario. A raggiungere lo scopo è necessaria una stretta collaborazione fra la scienza, la tecnica e l'impresa: collaborazione, ben s'intende, difficile e complessa, e tale da richiedere che le iniziative prese vengano sottoposte a una disciplina e gli sforzi vengano coordinati secondo le direttive fissate dai piani economici corporativi. Per questa ragione, dunque, non è lecito discorrere di autarchia senza implicitamente ricordare che l'organizzazione corporativa stabilisce, in Italia, un'auto-disciplina *della produzione e viene pertanto a costituire la premessa logica e la condizione di tutto il movimento autarchico. Mercè gli strumenti corporativi, invero, tale movimento attua un vasto programma d'azione, che riassume le possibilità di vita della Patria, in tutti i settori e in tutte le fasi della produzione.*

Al cammino percorso giova rivolgere lo sguardo, per trarne motivo non soltanto di compiacimento, ma di orgoglio. Così anche la C.T.I., sempre partecipe di ogni vicenda dell'ascesa nazionale, desidera fermare l'attenzione sopra la graduale ed imponente trasformazione dell'economia italiana, rivolta a conseguire da un lato una più forte coesione all'interno, dall'altro, e per ciò stesso, una maggiore indipendenza dall'estero. La Direzione de Le Vie d'Italia *ha quindi deciso di pubblicare, nei numeri che seguiranno, una serie di articoli, nei quali scrittori di sicura competenza esporranno le tappe del progresso autarchico. Saranno rapide, ma precise visioni dei complessi mutamenti che la nostra organizzazione produttiva subisce, e potrà subire in futuro, nelle varie branche dell'agricoltura, dell'industria e dei traffici.*

In prima linea, stanno infatti le risorse forestali, agricole e zootecniche, chiamate oggi a soddisfare in una misura più ampia che nel passato il fabbisogno alimentare della crescente popolazione e chiamate inoltre a fornire talune materie prime d'interesse industriale (fibre tessili, alcool, materie per la cellulosa, ecc.). All'agricoltura si affiancano le industrie minerarie, che dal ferro al piombo, allo zinco, alla bauxite, al carbone, vanno rapidamente accrescendo la loro attività, mentre si esplora con buon frutto il sottosuolo metropolitano e dell'Impero; e con le industrie minerarie sono pure in linea quelle metallurgiche, pronte ad utilizzare con nuove leghe modernissime i minerali disponibili, riducendo in tal modo le importazioni dall'estero. La meccanica e la chimica hanno parimenti compiti di prim'ordine, e l'Italia può ben fare assegnamento sopra altre conquiste delle sue già attrezzatissime industrie meccaniche (fabbricazione di motori, ecc.) o chimiche (fertilizzanti fosfatici, materie plastiche, ecc.). Con speciali caratteristiche si presentano poi alcuni rami industriali, di cui converrà trattare separatamente: ad esempio, quelli inerenti all'utilizzazione di energie naturali (industrie idroelettriche, combustibili liquidi, ecc.); i diversi settori delle industrie tessili, che utilizzano fibre naturali od artificiali; infine i rami dei trasporti marittimi, aerei e terrestri, i quali si adattano sempre meglio, tanto

nella costruzione dei mezzi quanto nell'esercizio delle linee, alle nuove formidabili esigenze delle comunicazioni con l'Impero.

Alle descrizioni particolari dei progressi conseguiti è opportuno premettere qualche osservazione di carattere generale. Quali sono, innanzi tutto, le ragioni storiche dell'autarchia?

Sarebbe, evidentemente, errato voler circoscrivere in un tempo a noi recentissimo il fenomeno che oggi è in atto. Esso ha radici profonde nella situazione politica ed economica internazionale già verificatasi nell'anteguerra. Difatti, ancora nel primo decennio di questo secolo il mondo pareva ripartito in due gruppi di paesi: quelli di carattere industriale, che avevano raggiunto per primi un alto grado di sviluppo tecnico ed economico, e quelli che esercitavano invece un'attività prevalentemente agricola, sia pure con procedimenti tecnici intensivi.

Questi ultimi paesi si sforzavano peraltro, in più modi, di imitare i primi favorendo il sorgere di industrie che potessero renderli meno dipendenti dall'estero, laddove i primi incoraggiavano decisamente la produzione agricola propria e delle proprie colonie. Il carattere dell'industria moderna, che non è strettamente legata a certe condizioni ambientali, agevolava lo sforzo dei paesi giovani, *i quali in realtà poterono attraversare gradualmente queste successive fasi: da principio essi avevano scambi con l'estero non molto rilevanti e comunque limitati a prodotti industriali ed agricoli prevalentemente* di consumo; *poi, a poco a poco, svilupparono, con l'aiuto finanziario degli stessi paesi più ricchi, la loro attrezzatura industriale, importando macchinari, costruendo ferrovie, impiantando opifici e cantieri, cosicché i paesi finanziatori furono in grado di mantenere per un certo tempo la loro posizione di privilegio, e perfino di accrescerla, accumulando investimenti nei paesi giovani; infine, dopo la guerra mondiale, trascorso un periodo d'assestamento e sopraggiunta la crisi, i paesi giovani ridussero le importazioni dei prodotti strumentali e industriali, mentre incontravano non lievi difficoltà a collocare all'estero i loro prodotti agricoli, e le ridussero anche in seguito all'inasprimento dei dazi doganali, alla paralisi dei prestiti esteri e alle sopraggiunte difficoltà valutarie.*

L'evoluzione storica dei rapporti economici internazionali dimostra dunque come le posizioni di privilegio non possano mantenersi indefinitamente, giacché le reazioni spontanee dei più deboli portano, a poco a poco, ad un sovvertimento della situazione. Senza dubbio, per lungo tempo l'equilibrio internazionale poté esteriormente essere mantenuto, in ragione, si è detto, delle richieste di prodotti strumentali; e non mancò l'illusione che siffatto equilibrio fosse permanente, e seguissero inoltre lunghi periodi di pace politica e di tranquillità monetaria. Ma è fatale che ad un certo punto sopravvenga la rottura. È fatale, cioè, che i paesi tributari dell'estero cerchino di svincolarsi dal loro stato di soggezione. E tale fenomeno può diventare grave e convulso, allorquando s'inseriscono altresì squilibri politici, guerre, svalutazioni monetarie, errate politiche per il sostegno dei prezzi di materie prime controllate da « cartelli ».

Un altro aspetto importante assume ancora il movimento storico verso l'indipendenza economica. È il problema della distribuzione internazionale delle materie prime. L'industrializzazione dei paesi giovani non avrebbe forse avuto conseguenze tanto radicali per gli scambi con l'estero, se i paesi più ricchi di materie prime, quelli cioè abbondantemente forniti di colonie, non avessero impedito con varie politiche restrittive (si pensi agli accordi di Ottawa del 1932) una redistribuzione di tali materie, giudicate indispensabili per la produzione. È questa, appunto, la causa prossima del movimento autarchico italiano.

Il quale movimento non deve però essere spiegato con ragioni di esclusivo carattere economico. Non c'è dubbio che le restrizioni agli scambi internazionali e quelle alle migrazioni abbiano contribuito largamente a determinare un atteggiamento favorevole all'indipendenza economica, e quindi anche alla ricerca di territori coloniali che potessero costituire sia uno sbocco demografico, sia una fonte di ricchezza (in ispecie di materie prime). Ma la rinascita economica, in Italia, è sopra tutto un aspetto dell'affermazione politica del Fascismo e del nuovo spirito dominante di intima coesione nazionale. Da qui la costituzione dell'Impero, con la conseguente estensione degli orizzonti politici e di quelli economici. Le difficoltà incontrate, e specialmente le sanzioni, hanno, per nostra singolare ventura, accelerato i tempi. E l'autarchia significa pertanto un potenziamento delle forze economiche nazionali, per le esigenze di pace e per le necessità di guerra, potenziamento adeguato al costante sviluppo della nuova Italia.

Il costo dell'autarchia e i mezzi idonei al finanziamento costituiscono problemi attentamente studiati dagli economisti, i quali vogliono superare le rigide concezioni classiche. Ne faremo qui un brevissimo cenno.

La ricerca dei sostituti e lo sforzo di produrre all'interno ciò che si potrebbe importare a minor costo può sembrare abbia l'effetto di render peggiore la situazione delle classi lavoratrici, rialzando il costo della vita. Ma l'impressione è fallace o almeno incompleta, in quanto trascura il vantaggio della maggiore occupazione operaia e non dà rilievo alla possibilità di attuare una tendenza di costi decrescenti *mediante l'unificazione dei tipi e l'aumento delle quantità prodotte. Né si deve temere che la mutata consistenza delle esportazioni e delle importazioni dia luogo ad un forte aggravamento della ragione di scambio internazionale, non essendovi motivo per credere che i prezzi delle merci importate debbano variare di molto in seguito all'autarchia. È vero che, in un primo tempo, le trasformazioni degli investimenti industriali e le difficoltà del rifornimento autar-*

chico di talune materie prime potranno gravare sui costi delle successive fasi della produzione, e che si potrà inoltre verificare un aumento dei prezzi interni rivolto a compensare il minor prezzo realizzato nelle vendite all'estero (vendite convenienti, se non altro, per ottenere divisa estera); ma tutto ciò – nel regime corporativo – non potrà causare forti oscillazioni di valore, dato il controllo esercitato costantemente sopra la speculazione. Così, in definitiva, un vantaggio caratteristico dell'autarchia sarà quello di rendere più stabili, e più vantaggiosi per le classi lavoratrici, i rapporti fra capitale e lavoro.

E per quanto riguarda il finanziamento, le indagini di vari studiosi, e particolarmente una relazione del Governatore della Banca d'Italia S. E. Azzolini, hanno dimostrato come la capacità di risparmio del popolo italiano sia tale, da lasciar prevedere che le disponibilità che via via si formeranno, basteranno al finanziamento, consentendo perciò di evitare il ricorso all'inflazione. Secondo un'autorevole stima, i bisogni di risparmio nuovo per la capitalizzazione autarchica sarebbero coperti, fino al 1940-41, dall'offerta spontanea di risparmio, che potrà ammontare a circa 10 miliardi di lire per anno.

È ormai risaputo che autarchia vuol dire trasformazione qualitativa, ma non già annullamento degli scambi con l'estero. Chi ritiene che per essa vengano paralizzati gli scambi internazionali ripete un errore già messo in rilievo dal Capo del Governo e dai Ministri competenti. Se l'Italia afferma il proprio diritto di autosufficienza economica per molte specie di produzione – e in modo particolare per le produzioni che hanno importanza nell'ipotesi di guerra –, non è vero che essa voglia troncare le relazioni con gli altri Stati: anzi, desidera accrescerle secondo un sistema di scambi opportunamente bilanciati. Il turismo, in ispecie, non dovrà subire limitazioni, e possiamo notare che nel 1937 l'afflusso dei forestieri in Italia è stato molto soddisfacente. Sono ben appropriati, a tale riguardo, gli stimoli delle riduzioni ferroviarie, del cambio monetario speciale, dei buoni-benzina ecc.

Ma le categorie di prodotti che sono oggetto di scambio presentano, in regime di autarchia, una configurazione certamente diversa da quella originaria. Per effetto delle sostituzioni autarchiche dovranno ridursi le importazioni, specialmente quelle di certe materie prime e semilavorate, mentre le esportazioni dovranno mantenersi elevate particolarmente per i prodotti finiti. È confortevole notare che tale risultato già si riscontra con evidenza nel periodo di tempo a noi più vicino, come attesta la seguente tabella (primi dieci mesi del 1938, in confronto con i primi dieci mesi del 1937: miliardi di lire):

		Generi alimentari	Materie gregge	Materie semilavorate	Prodotti finiti
Importazioni	1937	2,5	4,9	2,3	1,5
	1938	1,1	4,4	2,0	1,6
Esportazioni	1937	2,0	0,8	1,4	2,2
	1938	2,2	0,6	1,3	2,4

Nel 1937 la situazione fu apparentemente sfavorevole, data la necessità d'importare materie gregge e semilavorate per la costituzione di scorte, ed anche per sostenere inizialmente le trasformazioni industriali. È tuttavia presumibile che lo sbilancio fra importazioni ed esportazioni potrà ulteriormente ridursi rispetto alla cifra del 1937 (in totale, miliardi 5,640), con grande vantaggio della nostra situazione valutaria. Da notare che nel 1936 il deficit *era stato di miliardi 2,074; nel 1935 di miliardi 3,185. Tali cifre, peraltro, appaiono minori di quelle che sarebbero in termine di lire* attuali *(secondo l'*allineamento *dell'autunno 1936).*

Nel frattempo, la produzione industriale aumenta, soprattutto in alcuni rami importanti, come è segnalato dai seguenti indici:

INDICI DELLA PRODUZIONE INDUSTRIALE ITALIANA (1928 = 100)

Anno	Energia elettrica, calore, illuminaz.	Industria tessile	Metallurgica	Meccanica	Cartaria	Industria delle costruzioni	Industria estrattiva	Industria chimica
1929	106,5	101,7	111,2	104,–	106,8	139,6		
1930	110,9	91,4	93,4	95,–	105,6	130,8		
1931	109,6	81,9	78,7	82,8	98,7	87,7		
1932	110,3	67,4	72,6	70,5	103,–	78,9	Base settembre 1934-agosto 1935 = 93,1	
1933	119,2	76,3	88,–	71,6	110,5	93,4		
1934	125,5	73,6	91,7	75,5	120,5	136,–		
1935	135,8	76,8	112,2	101,9	139,7	162,3	98,9	99,6
1936	140,5	70,1	106,–	120,–	123,2	91,9	110,3	107,4
1937	154,6	83,7	114,1	131,8	150,–	95,9	127,8	133,2
genn.-sett. 1937	151,2	78,3	116,1	131,4	149,–	98,1	127,6	127,6
genn.-sett. 1938	158,8	80,2	123,–	133,4	141,3	87,5	133,6	128,–

Così la Nazione segue, con animo fiducioso, il comando del Duce, il quale ha dichiarato che « la battaglia autarchica sarà condotta inflessibilmente »; e, dietro una tale guida, è certo che le forze economiche insieme collegate ed operanti sapranno superare decisamente qualsiasi ostacolo.

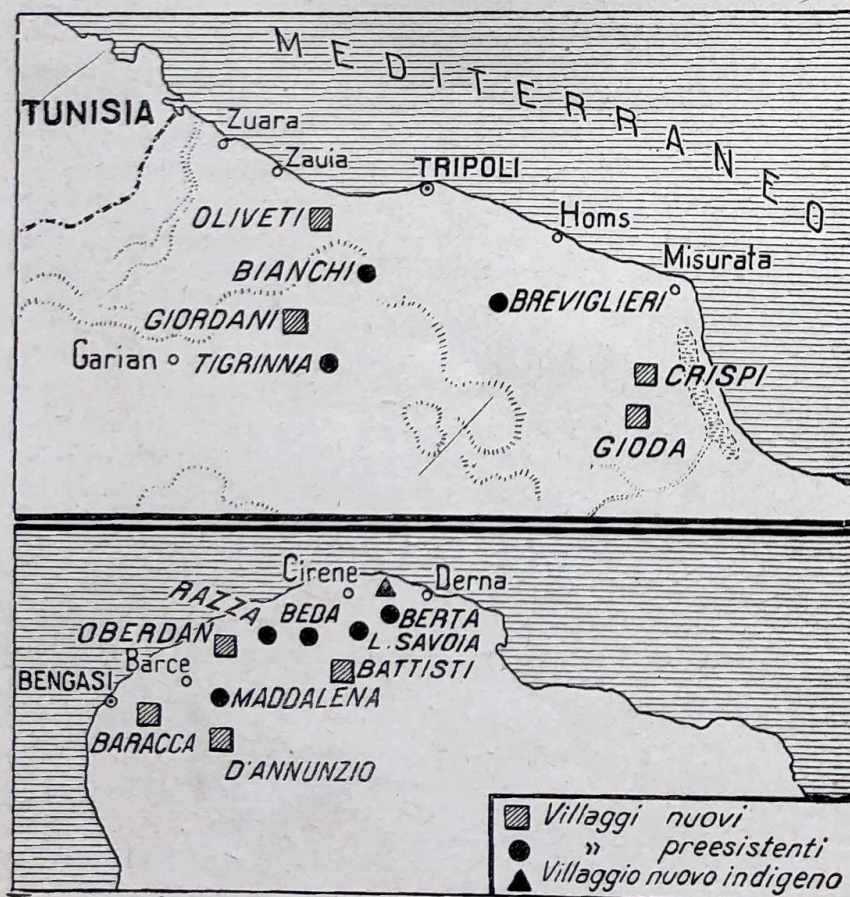
I "VENTIMILA" AL LAVORO NELLE TERRE LIBICHE

LA FONTANA SULLA PIAZZA DI BIANCHI. *(Arch. fot. C.T.I.)*

Esempio unico nella storia della colonizzazione, il recente esodo dei 20.000 rurali italiani in Libia ha richiamato ancora una volta l'attenzione del mondo verso quest'Africa romana risorgente a nuova vita per opera del Fascismo e per volontà del suo Duce.

L'interessamento mondiale attorno al grandioso avvenimento è facilmente comprensibile quando si consideri la portata non soltanto agricola e demografica dello spostamento sulla quarta sponda mediterranea di una massa così ingente di Italiani, che verrà presto seguita da altre masse anche maggiori. È, infatti, intuitivo che, quando la Libia sarà popolata, come lo sarà tra non molto, da trecentomila prolifici connazionali, che andranno sempre aumentando, e per giunta si troverà in condizione di nutrirli con i prodotti del suo suolo, farà sentire il suo peso anche dal punto di vista della difesa nazionale. Il «baluardo dell'Impero» avrà una consistenza talmente granitica, da potersi considerare davvero inespugnabile.

Ma non è di questo che vogliamo parlare; né ci proponiamo di rievocare il fervido entusiasmo che salutò l'arrivo dei coloni a Tripoli e a Bengasi. Vogliamo, piuttosto, abbracciare in uno sguardo panoramico la portata dell'evento e la enorme somma di sforzi e di lavoro occorsi per la sua realizzazione.

È necessario anzitutto accennare, sia pur sommariamente, alle varie fasi attraverso le quali è passata la colonizzazione libica, dal suo inizio fino all'attuale poderoso piano di popolamento. I primi timidi passi furono compiuti sotto il Governo del Conte Volpi di Misurata che, dopo aver assicurata la pacifi-

DI GUARDIA AL CIPPO DEL CONFINE TUNISINO, SULLA LITORANEA LIBICA. *(Fot. Enit)*

VITA FIORENTE NELLE ZONE AGRICOLE DEL GEBEL GIÀ REDENTE DAI COLONI ITALIANI. *(Fot. Dinami - Bengasi)*

cazione di un vasto territorio liberato dai ribelli, iniziò gli indemaniamenti e la distribuzione delle terre ai concessionari. Naturalmente, in quel tempo (1923-25) non si poteva parlare di colonizzazione demografica. Per molti Italiani la Libia rappresentava ancora una terra lontana, quasi misteriosa, e recarvisi per colonizzarla appariva un qualcosa d'avventuroso e di oltremodo aleatorio. Ci vollero anni di propaganda, specialmente da parte di chi viveva sulla quarta sponda, per rettificare e poi capovolgere questa mentalità. Così, sul principio, accanto ad autentici pionieri, vennero in Libia concessionari mancanti della necessaria preparazione richiesta da un'opera che rappresentava bensì un affare sicuro, ma a lunga scadenza e a prezzo di sacrifici e di sforzi tenaci.

Vi furono, come sempre accade in imprese di questo genere, alcune vittime; ma non pochi riuscirono ottimamente ad attuare i loro piani, ed oggi presentano aziende fiorenti, avviate verso redditi certi e remunerativi.

La colonizzazione ebbe un forte impulso sotto i Governi De Bono e Badoglio, che ampliarono grandemente gli indemaniamenti e assegnarono vaste terre a nuovi concessionari. Con le leggi del 1928, perfezionate in seguito, si cominciarono ad imporre alcuni obblighi demografici; ma il popolamento non poté assumere che lievi proporzioni negli anni che seguirono. Infatti, al 21 aprile 1937, quando si effettuò il primo censimento delle aziende agrarie metropolitane, risultò che nei 124.000 ettari circa concessi a privati (sui 200.000 indemaniati), dei quali 79.801 valorizzati, vivevano soltanto 1299 famiglie coloniche.

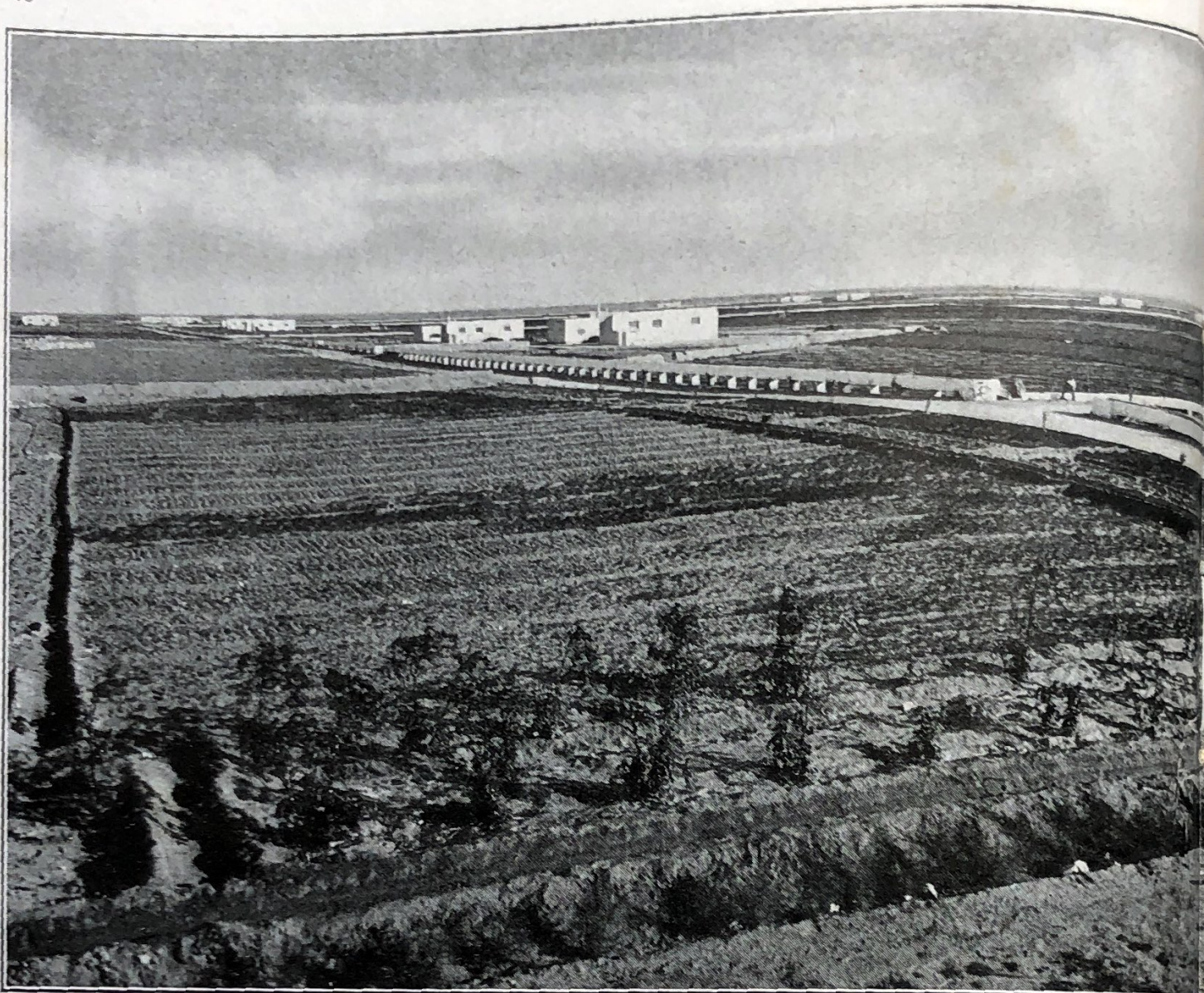
Bisogna, tuttavia, riconoscere che un bel tratto fu percorso in quegli anni in cui, fra l'altro, si lottava con le scarse disponibilità di bilancio, e che – per lo meno – si fece allora una qualche esperienza, alla quale si devono in parte le luminose realizzazioni odierne.

« Mi è caro – ha scritto recentemente il Maresciallo Balbo – rendere omaggio alla fede dinamica e all'animosità realizzatrice con le quali Emilio De Bono ha affrontato il problema, con energia e stile fascista. Il Governatore De Bono, superando aspre difficoltà, diede un impulso risolutivo alla colonizzazione libica, procedendo ad un vasto indemaniamento di terre incolte, assegnando molte migliaia di ettari ai concessionari, promulgando quegli atti legislativi che rappresentano le carte fondamentali della politica delle concessioni. Non mancò nei concessionari entusiasmo e buona volontà per sopperire alla mancanza di preparazione ed alla scarsezza di capitali ».

Fervido continuatore di quest'opera fu il Maresciallo Badoglio, che portò la colonizzazione libica ad un più alto grado di efficienza,

LA COLONIZZAZIONE DEL GEBEL CIRENAICO HA TRASFORMATO LA SELVAGGIA "MONTAGNA VERDE" IN UNA FERTILE RIDENTE PLAGA.

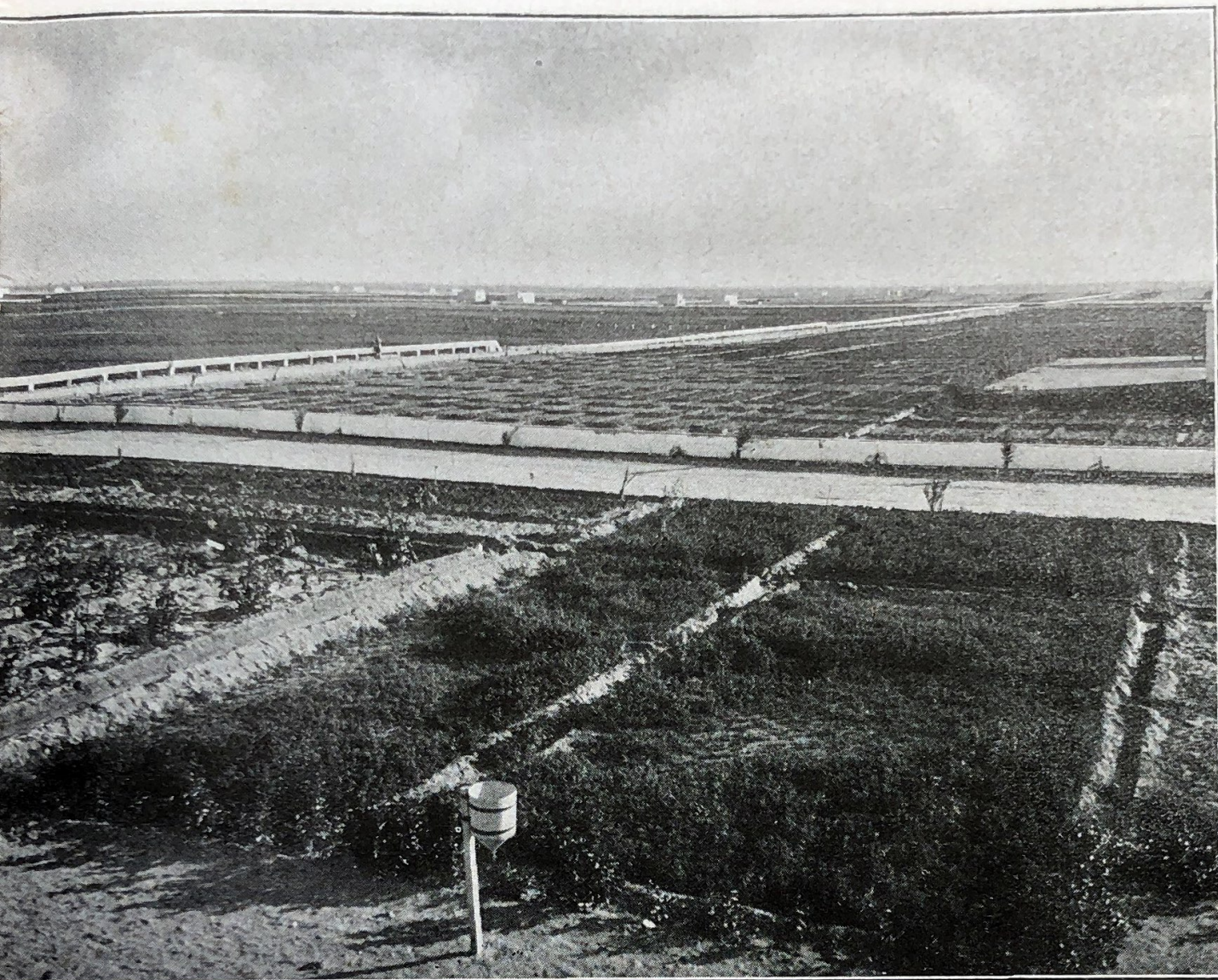
CONTADINI AL LAVORO NEI VECCHI VILLAGGI DEL GEBEL CIRENAICO.

(*Arch. fot. C.T.I.*)

TERRE COLTIVATE, CASE E CANALIZZAZIONI DEL VILLAGGIO CRISPI.

e sotto il suo Governo fu iniziato dal compianto Luigi Razza un nuovo esperimento di colonizzazione demografica, con la creazione dell'*Ente per la colonizzazione della Cirenaica*. Sorsero così i primi villaggi agricoli sul Gebel cirenaico ed ebbe inizio il terzo periodo della colonizzazione libica, impostata su di un effettivo concetto demografico, al preciso scopo di creare la piccola proprietà terriera.

L'esito di questo tentativo fu quanto mai lusinghiero. Nel 1935 S. E. Balbo estese l'attività dell'Ente alla Tripolitania, trasformandolo in *Ente per la colonizzazione della Libia*, accanto al quale volle, in un secondo tempo, l'Istituto della Previdenza Sociale. Il primo diede vita al nuovo centro di *Breviglieri*, in quel di Tarhúna, e al centro di *Gioda* nel Misuratino, e il secondo creò *Michele Bianchi* nella zona di Zauia.

Frattanto, sempre ad iniziativa del Maresciallo Balbo, si erano intensificate le trivellazioni di pozzi artesiani, che portarono alla soluzione del problema dell'acqua per la Libia Occidentale, mentre altri 500.000 ettari di terreni venivano indemaniati. Si erano, dunque, create le migliori condizioni per attuare un vasto piano organico di colonizzazione demografica della Libia, e il Governatore Generale sottopose al Duce, che lo approvò, il programma per la prima grande trasmigrazione di rurali.

Da allora si è proceduto con una celerità che ha del miracoloso. Il 23 aprile 1938 il Consiglio dei Ministri, su proposta del Duce, approvava il piano per la colonizzazione demografica intensiva, assegnando mezzo miliardo, da stanziarsi in cinque esercizi finanziari, per il trasferimento in Libia di 1800 famiglie coloniche, destinate ad entrare in possesso dei poderi affidati alle loro cure. Con grande rapidità si indicevano gli appalti e verso la fine di maggio s'iniziavano i primi lavori. L'opera da compiere era immane e il tempo disponibile ristrettissimo: appena cinque mesi. In questo brevissimo termine si dovevano costruire sette nuovi centri agricoli, oltre che ampliare alcuni fra quelli esistenti; dovevano sorgere 1800 case coloniche con tutti gli annessi, dalla stalla alla cisterna (o pozzo), dalla concimaia al deposito per i materiali e gli attrezzi; doveva aprirsi al traffico

(Arch. fot. C.T.I.)

una rete stradale di parecchie centinaia di chilometri attraverso le zone da avvalorare, mentre numerose opere idriche dovevano assicurare l'acqua ai coloni e bastare alle necessità dell'irrigazione, là dove era prevista.

Un esercito di quasi 33.000 lavoratori, dei quali un terzo italiani, guidato da tecnici e dirigenti e spesso animato dalla presenza del Maresciallo Balbo, combatteva la grande battaglia costruttiva su un fronte di centinaia di chilometri, e all'arrivo dei rurali il programma vastissimo era perciò attuato. Un miracolo, che soltanto l'Italia fascista poteva realizzare.

Nella Libia Occidentale, a fine ottobre, era in atto il più grande parco di trivellazioni profonde esistente in Europa e in Africa, e ben 16 pozzi artesiani, distanti fra loro un paio di chilometri, lanciavano potenti getti d'acqua dalla profondità di 400 metri, a dissetare l'arsura di migliaia di ettari di terreno nel comprensorio dei villaggi *Crispi* e *Gioda*.

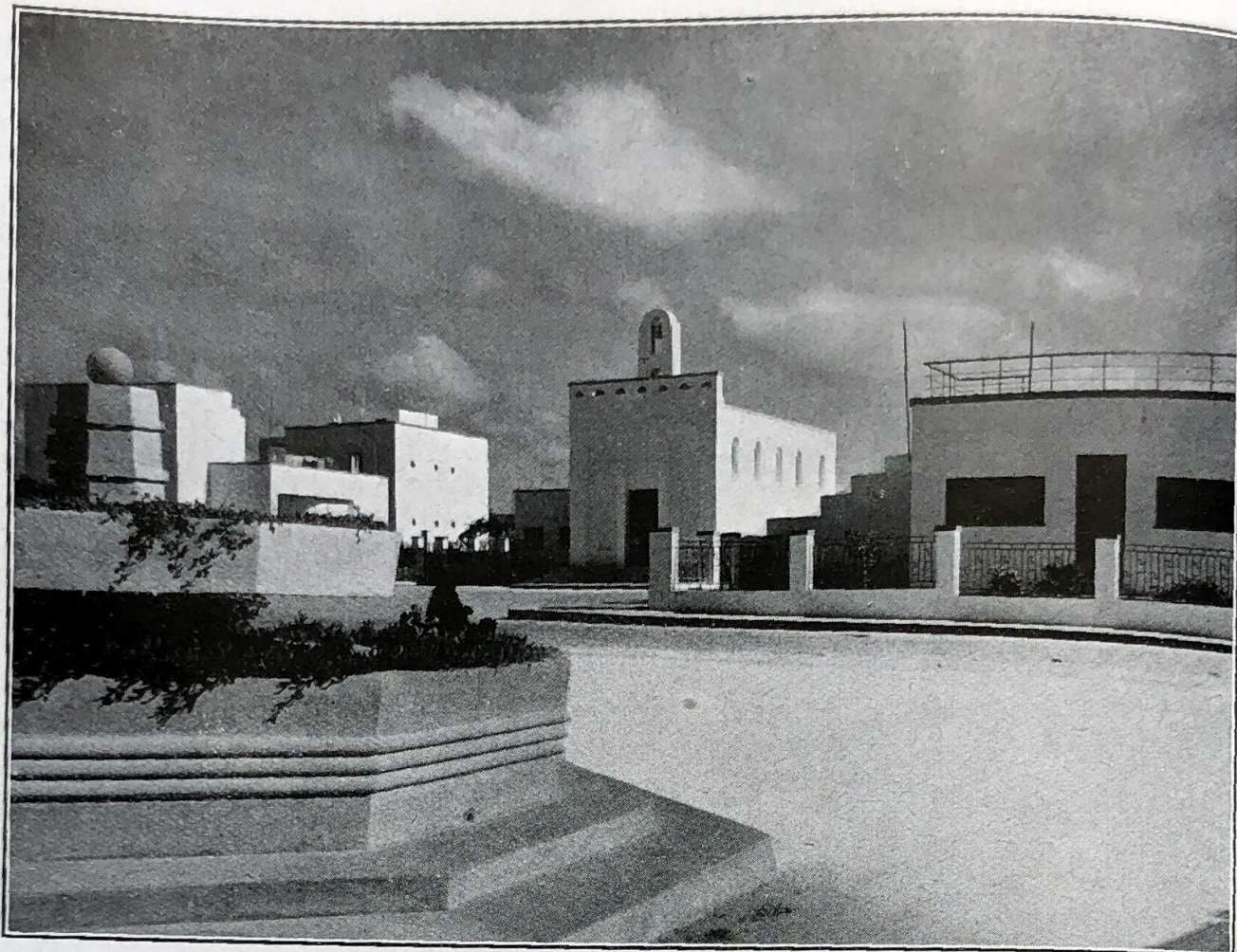
Nella Libia Orientale, la natura accidentata del terreno gebelico, coperto di boschi e scarso di risorse idriche, costrinse ad affrontare e superare notevoli ostacoli, che resero più difficile l'opera grandiosa. Ma anche in Cirenaica, al momento giusto, il programma era attuato.

I nuovi centri agricoli sono così distribuiti:

In provincia di Tripoli; Oliveti sulla litoranea, a circa 10 km. da Zauia, con 127 poderi; *Giordani*, nella stessa regione di Zauia, a tre km. a sud di *Bianchi*, con 115 poderi.

In provincia di Misurata; Crispi, sulla litoranea, 16 km. oltre Misurata, in direzione della Sirtica, con 333 poderi; *Gioda*, sempre sulla litoranea, a 11 km. oltre *Crispi*, con 98 poderi.

Ma, come abbiamo più sopra accennato, oltre ai nuovi villaggi costruiti (tre in Tripolitania e quattro in Cirenaica), sono stati ampliati quelli esistenti. Così, in provincia di Tripoli, *Bianchi* è stato ingrandito per accogliere altre 75 famiglie, e in provincia di Misurata, *Breviglieri* ha ospitato altre 232 famiglie, oltre ad aver completato la struttura del nucleo urbano.

In provincia di Bengasi i nuovi centri sono: *Baracca*, sulla litoranea, a 81 km. da Bengasi e 21 km. da Barce, con 206 poderi; *Oberdan*, ad una ventina di km. dalla litoranea, a cui è rac-

UNO DEI VILLAGGI DEL GEBEL CIRENAICO: BEDA LITTORIA. (*Fot. Dinami - Bengasi*)

cordato da una strada bitumata, con 207 poderi; *D'Annunzio*, sulla litoranea, a 38 km. oltre Barce, con 54 poderi. In questa provincia è stato ampliato anche il villaggio *Maddalena*, che ha potuto così accogliere altre 53 famiglie, mentre è stato creato quasi *ex novo* il centro urbano, che offre ora un gradevole colpo d'occhio a chi percorre la grande arteria libica.

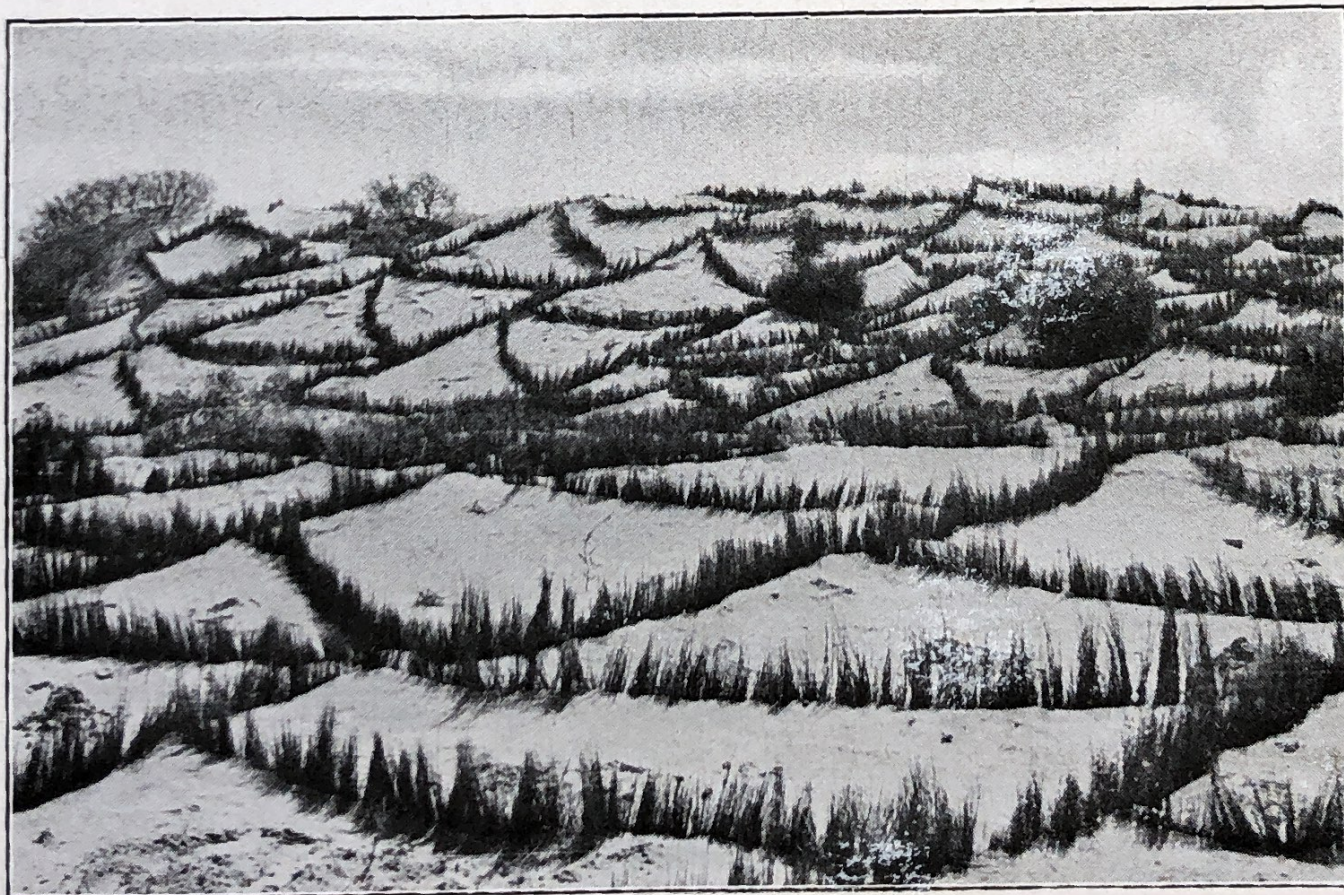
In provincia di Derna è stato costruito quest'anno il nuovo villaggio *Battisti*, con quasi 200 poderi, compresi quelli dei gruppi di Slonta e Faidia; i vecchi villaggi sono stati ampliati per ricevere: *Beda Littoria* 36 nuove famiglie, *Razza* 23, *Luigi di Savoia* 51 e *Berta* 31.

Tutti i nuovi villaggi sono stati costruiti non solo a tempo di primato, ma con uno stile architettonico che li rende quanto mai simpatici ed accoglienti, ed ognuno secondo una sua caratteristica intonazione all'ambiente. Le case coloniche presentano, nel loro candore, un aspetto grazioso, genuina espressione di quell'architettura cosiddetta mediterranea, che ha cambiato in questi ultimi anni il volto della capitale della Libia e ha dato un nuovo tono all'estetica edilizia delle città litoranee.

Chi torna oggi in questa terra italianissima, dopo esservi stato in precedenza, ha la gradita sorpresa di trovare il paesaggio di vaste zone radicalmente mutato. Dove il grigiore della steppa dominava incontrastato su vastissime estensioni, come attorno a Zauia e nel Misuratino, o dove le ondulazioni si presentavano tristemente brulle, come nel Tarhunese, ferve ora un intenso vigor di vita nelle centinaia e centinaia di case animate da migliaia di giovani virgulti della nostra stirpe. E dove, come sul Gebel cirenaico, la boscaglia stendeva il suo verde su immense zone silenziose, fra le quali vagava soltanto qualche gregge appartenente a Musulmani, le innumerevoli macchie bianche delle case coloniche hanno dato al paesaggio un'espressione che presenta tante analogie con quella delle zone collinose della Penisola.

Nei comprensori, poi, di *Razza*, *Beda*, *Luigi di Savoia* e *Berta*, sorti da circa un quinquennio e dove già si ammirano notevoli distese di terreno bonificato e produttivo, quest'impressione, diremo così, nostrana, è ancora più vivamente accentuata; per cui non è da meravigliarsi se i contadini che vi risiedono sono entusiasti della nuova vita che vi conducono.

Questa trasformazione del paesaggio dà una idea della vastità dell'opera compiuta, la quale ha importato, oltre alle costruzioni edilizie, stradali e idriche, anche la preparazione dei terreni da coltivare. In Cirenaica, l'Ente per la Colonizzazione ha provveduto a decespugliare e diboscare migliaia di ettari di terreno il quale,

LA PIAZZA DEL NUOVO VILLLAGGIO BARACCA, CHE SI APRE SULLA LITORANEA A 80 KM. DA BENGASI. *(Fot. Dinami - Bengasi)*

IMBRIGLIAMENTO DELLE DUNE NELLA ZONA DI CASTEL BENITO. *(Fot. Enit)*

TERRE REDENTE NEL VILLAGGIO BREVIGLIERI. (Arch. fot. C.T.I.)

GIOVENTÙ ARABA DEL LITTORIO. (Fot. Enit)

BAMBINA ARABA IN ABITO DA FESTA. *(Fot. Enit)*

VITA DEI RURALI ITALIANI: CASE COLONICHE IN CIRENAICA.

(Arch. fot. C.T.I.)

opportunamente dissodato, ha potuto già accogliere il seme che incrementerà la produzione granaria della Libia fin dal prossimo raccolto.

In Tripolitania, oltre al dissodamento, si è provveduto, nei comprensori di *Crispi* e *Gioda*, a sistemare i terreni per l'irrigazione, costruendo circa 800 km. di canalizzazioni fra primarie, secondarie e terziarie, per portare l'acqua dalle grandi vasche attigue ai pozzi artesiani (i quali, come è noto, hanno una portata di oltre 300 metri cubi all'ora) fino ai poderi. Nei comprensori di *Giordani* e *Oliveti* e nell'ampliamento di *Bianchi* sono stati, inoltre, preparati più di 400 km. di canalizzazioni poderali, per la distribuzione dell'acqua dei 317 pozzi di prima falda (uno per ogni podere), il cui contenuto viene sollevato meccanicamente. Nella Libia orientale le case, data la scarsezza di acqua sotterranea e la maggiore abbondanza di piogge, sono state dotate di cisterne (con relativo pozzetto di decantazione e filtro), per la raccolta dell'acqua piovana. Variando, nelle diverse plaghe libiche, le condizioni agrologiche del terreno e quelle climatiche, variano anche, com'è ovvio, i sistemi di coltura e l'estensione dei poderi.

Così nel Gebel cirenaico l'ampiezza dei poderi è stabilita fra i 20 e i 30 ettari e comprende una parte coltivata a piantagioni arboree (vigna, oliveti e frutteti) e il resto a colture erbacee annuali, con prevalenza del grano. Ogni podere è provvisto di bestiame bovino da lavoro e di bestiame da reddito. Nella Tripolitania si hanno vari tipi di colture e di poderi, secondo la possibilità o meno dell'irrigazione. Per *Crispi* e *Gioda*, ove l'acqua è in quantità notevole, l'estensione dei poderi è di circa 15 ettari, di cui 10 irrigui; nella Gefara tripolitana, ove il terreno irriguo rappresenta solo una piccola parte, l'estensione si aggira sulla trentina di ettari, e a *Breviglieri*, ove non esiste irrigazione, si giunge ai 50 ettari.

Il colono riceve, in un primo periodo, un compenso salariale decrescente, e i prodotti vengono computati per metà a suo credito. Poi, quando il podere è valorizzato, ne entra in proprietà e ne riscatta con quote annuali il valore fino a rifondere all'Ente le spese sostenute per l'impianto e l'attrezzatura del podere stesso. Non avendo i due Enti che presiedono alla colonizzazione demografica alcun fine speculativo, tendono semplicemente al recupero, col tempo, delle spese anticipate, mentre il contributo governativo a favore dell'agricoltura libica, che varia dal 30% al 50% del costo delle diverse opere, va interamente a beneficio del colono. I contratti colonici variano a seconda delle zone di bonifica. Sul Gebel cirenaico, dopo il quinto anno avviene il passaggio di proprietà. Quando, nel maggio 1938, S. M. il Re Imperatore percorse la Libia, ebbe a consegnare a Beda Littoria il titolo di proprietà ai primi cinque coloni che avevano compiuto il quinquennio. Ora se ne sono aggiunti altri 118, per modo che un terzo delle famiglie (circa 350) che si erano stabilite sul Gebel prima della venuta della nuova massa di rurali, sono già proprietari delle terre e le vanno ora riscattando. In circa un ventennio, e qualcuno più fortunato anche prima, essi pagheranno il loro debito all'Ente e saranno completamente padroni di una bella casa e di un vasto podere intensamente produttivo.

Nella regione di Zauia e nella Gefara, a sud di Tripoli, il passaggio avviene fra il 5° e il

IL POTENTE GETTO DI UN POZZO ARTESIANO A GIODA.

(Arch. fot. C.T.I.)

10° anno, secondo le possibilità della irrigazione e dopo un periodo di mezzadria. Nel comprensorio di *Breviglieri* è in vigore una forma speciale di contratto, data la speciale natura dell'avvaloramento. Qui, come s'è detto, il podere è di 50 ettari e si basa sulle colture arboree a lungo ciclo. Dopo il 10° anno, il colono entra in proprietà di metà del podere avvalorato, e l'altra metà resta all'Ente. Naturalmente, vi sono, poi, contratti di tipo particolare nei casi in cui il podere sia già in parte valorizzato all'atto della consegna, come avviene quando si tratta di terre acquistate da concessionari. Da un paio di mesi la massa dei 20.000 rurali vive ed opera in questa terra, sotto i segni del Littorio, e non è affatto esagerato affermare che non vi è famiglia la quale non ne sia, più che lieta, entusiasta. Il terreno, apparso subito ottimo ai contadini che all'arrivo lo esaminavano col loro occhio esperto e intelligente, è coperto di manti vastissimi di tenero verde del grano che le piogge provvidenziali hanno fatto germogliare in modo promettente. Le case, ove al momento dell'arrivo hanno trovato tutto pronto per iniziare subito la nuova vita col ritmo più normale, sono per loro piccole reggie, di cui un giorno saranno proprietari, come lo saranno del podere che stanno intensamente valorizzando, consapevoli che il tempo guadagnato va a tutto loro vantaggio. Le campagne risuonano del canto giocondo di questi robusti lavoratori e dei trilli dei loro bambini. Le scuole sono affollate. Il medico, data la salute di questa gente temprata alla fatica, non è molto occupato, mentre i battesimi sono all'ordine del giorno, e si ha già una fioritura di matrimoni: i 20.000 sono già aumentati!

Né il gigantesco sforzo dell'Italia di Mussolini si arresterà a questa prima trasmigrazione. Il piano per la colonizzazione demografica intensiva dell'anno XVII non ha segnato che la prima tappa di una realizzazione assai più vasta e grandiosa. Infatti, un secondo esodo si avrà all'inizio dell'anno XVIII e in proporzioni anche maggiori.

Né bisogna tacere un fatto che ha la sua alta importanza, cioè, che questa grandiosa opera di popolamento avviene, non solo col favore delle genti musulmane, ma con la loro collaborazione. Infatti, oltre a non essere danneggiati, essi traggono molteplici vantaggi dalla presenza di tanti Italiani. Ma soprattutto essi vedono sorgere interi villaggi agricoli anche per loro nella fascia costiera della Libia Orientale, mentre in quella Occidentale numerosi Arabi hanno chiesto ed ottenuto concessioni di terreni con le stesse agevolazioni che vengono fatte ai metropolitani. In Cirenaica, oltre ai primi due villaggi di *el Atrum* e di *Ras Hilal*, altri ne sorgeranno quest'anno ed ognuno avrà la sua moschea e la sua scuola; ed ogni podere ha la casetta in muratura, come i poderi metropolitani. I Musulmani sono felici di questa iniziativa genialissima, che vale a fissare alla terra gente seminomade, la quale viveva essenzialmente della pastorizia.

Da questa reciproca comprensione fra le due razze, associate nel destino del nuovo Impero di Roma, deriva l'assoluta tranquillità che regna da un capo all'altro della Libia. La fusione di queste due forze, nel nome del Duce e sotto la guida del Maresciallo Italo Balbo, costituisce un formidabile elemento di potenza per l'Italia fascista nel Mediterraneo.

G. Z. ORNATO

S.A.R. LA PRINCIPESSA DI PIEMONTE ALPINISTA

Anche quest'estate S. A. R. la Principessa di Piemonte è tornata in Valle d'Aosta, recando al castello di Sarre gli augusti Figli a temprare la tenera, ma già tanto promettente fibra, al vento gagliardo che scende dal Paradiso, dal Bianco e dal Gran Combin. L'attrae lassù la maestà dei monti scintillanti nel più azzurro dei cieli, che tanto affascina il suo animo gentile; un desiderio di vita semplice e spontanea, di quella vita che, negli umili casolari e fra i montanari in continua lotta per l'esistenza, offre spontanee occasioni al suo regale altruismo.

Dalle sale bizzarramente ornate di quel castello, che serba tanti ricordi ancor vivi del gran Re cacciatore ed alpinista, il luminoso sguardo dell'augusta Signora ha osato varcare la barriera delle rupi strapiombanti, e la sua giovinezza ha voluto prendere contatto, quasi misurarsi, con quella natura rude e sublime.

Dopo le rapide corse lungo i fondovalle per esplorare i più reconditi recessi di vita e di lavoro della industre e fedele popolazione montanara, dopo i suggestivi assaggi su taluni fra i più noti e difficili ghiacciai aostani delle alte valli del Ruitor e del Breuil, ecco S. A. R. la Principessa di Piemonte passare alla attraente vita del campeggio.

Ideato da mente gagliarda e ispirata alla pratica delle cose, il campeggio di S. A. R. ha meravigliato per la francescana sua semplicità di forme e di mezzi. Tende personali basse per non offrire presa al vento, larghe quanto occorre per contenere un comune lettino da campo, un minuscolo tavolo da lavoro con semplice sgabello pieghevole, lavabo e brocca in tela, suppellettili ridotte al minimo indispensabile. Una tenda più capace, con funzione di mensa e soggiorno, allestita con materiali pieghevoli e someggiabili, che posano su di un ampio tappeto azzurro; luminosissime lampade a gas di benzina per la notte. Cucina all'aperto, con semplice copertura di tela per difesa dall'acqua; sobria come le mense delle compagnie

S. A. R. LA PRINCIPESSA DI PIEMONTE SUI GHIACCIAI DI VALTOURNANCHE *(Fot. Marsilli)*

S. A. R. ASSISTE ALLE ESERCITAZIONI ALPINISTICHE ALLA TESTATA DELLA VAL DI RHÊMES. *(Fot. G. Lombardi)*

alpine in escursione, dove il cibo è manipolato sotto le raffiche del vento e spesso odora di fumo e di bruciato. Completa il villaggio in miniatura l'antenna su cui brilla la croce di Savoia, fasciata di smagliante azzurro.

Le fragili, piccole case si vollero piantate in alto, in luoghi reconditi, là dove la solitudine del monte nasconde intime note di giocondità. In questo regale, eccezionale campeggio S. A. R. la Principessa di Piemonte ha passato numerose notti in attesa delle albe rosate che, con la luce delle ultime stelle, filtravano, attraverso il finestrino socchiuso, nell'interno della tenda; ha gioito della pace mattutina rorida di rugiada scintillante; ha spa-

AMMIRANDO UNA CORDATA DI ALPINI IN AZIONE. *(Fot. G. Lombardi)*

ziato su orizzonti sempre più vasti. I mutevoli aspetti che la natura offre ad ogni svolta di sentiero Essa li ha colti ad uno ad uno, osservatrice attenta d'ogni cosa, pronta al commento arguto; ha gustato le fragole che qualche bambina timidamente le offriva in piccoli mazzi, od i lamponi che qualche alpino aveva voluto raccogliere per Lei nella capace gavetta durante le ore libere dal servizio, sempre alacre e lieta nel volto dolcemente sereno e nello sguardo infinitamente buono, forte nell'incedere del passo sicuro a sostegno della figura snella.

Il campeggio sorse dapprima nella magnifica conca di Champoluc, presso il civettuolo rifugio del C.A.I. di Casale, a quota 1700, fra verdi ciuffi di conifere che lo difendevano dalla eccessiva curiosità del sole. Di là l'augusta Signora si spinse in gita a Resy, al colle della Bettaforca, al lago Azzurro, verso il colle di Nana, alternando le passeggiate a frequenti e veloci corse al castello di Sarre, nella cui sana quiete giocavano allegramente i prosperosi suoi Figli.

Fu durante la sua permanenza al campeggio ch'Ella volle scendere all'accampamento di una compagnia di alpini attendata presso Champoluc. Ossequiata al suo giungere dal Comandante della Scuola Militare di Alpinismo ed accolta con fierezza da quella truppa alpina, passò affabile, intrattenendosi tra gli ufficiali ed interrogando i soldati; visitò minutamente le tende, prese vivo interesse al fardello della truppa, alla sua speciale attrezzatura ed alle nuove armi; da buona intenditrice volle spiegazioni sul servizio sanitario e sulle cucine; assistette ad esercitazioni ginnastiche e di specialità. Chi può dire che cosa passò negli animi dei rudi alpini a quella presenza regale? Avvezzi ai lunghi silenzi e alla vita dura della montagna, non sanno essi esprimere, talora nemmeno chiarire a se stessi, le emozioni che provano, tanto più sentite quanto meno manifeste. Ma nessuno dei protagonisti dimenticherà la Donna gentile che sotto pioggia battente ha assistito ad un'azione combinata di fuoco al Pian di Verra e, meravigliando, s'è compiaciuta ad osservare le sagome sforacchiate dalle pallottole delle mitragliatrici. Agli ufficiali di quel reparto non occorre più vagheggiare una visione che personifichi la poesia della loro vita spesso nomade, dopo che S. A. R. la Principessa si è degnata di sedere affabilmente alla

S.A.R. LA PRINCIPESSA DI PIEMONTE ISPEZIONA LO ZAINO AFFARDELLATO DI UN ALPINO. *(Fot. G. Sandri)*

CAMPEGGIO AL PIAN DI VERRA: LA SIESTA DOPO LA COLAZIONE.

(*Fot. Cap. Giusto - Agosto 1938*)

loro sobria mensa improvvisata e non certo comoda, con essi condividendo e gustando il modesto piatto di polenta con lo spezzatino al sugo.

Poi il campeggio salì all'arioso Pian di Verra, sopra ai 2000 m., ultimo gradino per arrivare ai ghiacciai imponenti ed eterni. Attorno alle tende qualche sasso e poca erbetta odorosa, acqua limpida sgorgante dalla morena, sussurri del vento che s'incanala fra le pareti rocciose del monte; più alto, la diafana trasparenza dei ghiacciai, gli incerti profili delle creste affilate, il tramonto color di rame che indugia tra le cime. Paesaggio con sfumature di sogno! Affascinata da quei culmini, l'audace Principessa, seguita dalla sua Dama di Corte, altrettanto ardita, dal Presidente del Centro Alpinistico Accademico Italiano e da qualche ufficiale della Scuola Militare di Alpinismo, parte per la capanna Mezzalama; il giorno dopo, in una radiosa festa di sole, su per roccia e per ghiaccio, raggiunge la vetta del Castore a 4200 m., poi ridiscende alla capanna Sella e per i ripidi canaloni della Bettolina all'accampamento. Tutti sono in ammirazione della sua resistenza fisica, del pronto affiatamento con la montagna; rivive in lei l'intrepidezza dell'Augusto Genitore: la stessa calma nel momento difficile, la stessa prudenza, la stessa decisione. Per questo, Altezza Reale, oltre che per la vostra grande bontà, vi ammira e vi ama la forte stirpe montanara, che ha dato all'alpinismo le migliori guide del mondo ed all'Italia i più indomiti difensori delle sue frontiere alpine.

Più tardi, nella terza decade di agosto, dopo aver alternato la vita in alto con la più materna assistenza agli augusti Figli; dopo visite fugaci in Valpelline al venerando Abate Henry, arguto e profondo conoscitore dell'alpestre natura, come dell'animo umano, pioniere e patriota fervidissimo; dopo brillanti e vivaci partite di *tennis* nel parco della Scuola Militare di Alpinismo, la valle di Rhêmes vide giungere improvvisamente la graziosa Principessa alpinista al nuovo campeggio appollaiato in breve spazio, poco lungi dalla casermetta di Thumel. Spirò aria di festa nella vallata, dove alle popolazioni era ignoto quello sguardo chiaro e quel radioso sorriso. S. A. R. la Principessa giunse al campo di buon mattino dal castello di Sarre e,

senza sostarvi, proseguì per il colle del Rossetto, oltre i 3000 m. Di là volle scendere nella zona prediletta dal gran Re cacciatore e, raggiunto il colle Nivolet, percorse il pianoro scintillante di laghi e ubertoso di pascoli variopinti e profumati. Dalla Croce Roley, toccata la pittoresca conca di Pont Valsavaranche, divallò, con la piccola auto, per la sconnessa carrareccia di fondovalle e risalì nella stessa giornata la valle di Rhêmes, raggiungendo l'attendamento a sera inoltrata. La regale bontà della Principessa di Piemonte lasciò al suo passaggio ricordi di tanta soavità e gentilezza, che, raccolti da memori cuori, tenaci nella riconoscenza, saranno tramandati ai figli ed ai lontani nepoti.

Nelle successive giornate, trionfanti di luci e di colori, l'Augusta alpinista percorse in gita l'alta valle, ammirando la pacata architettura glaciale dominata dalla Granta Parei e contornata dai più attraenti ghiacciai. Un gruppo di baldi ufficiali della Scuola Militare di Alpinismo in esercitazioni al rifugio Benevolo, si produssero, fieri, in saggi di bravura su roccia e ghiaccio, ammirati ed elogiati dalla eccezionale spettatrice. Furono quelle le ultime ore da Lei trascorse a contatto della nostra terra alpina,

VERSO LA VETTA DEL MONTE CASTORE, A 4230 METRI. S. A. R. LA PRINCIPESSA DI PIEMONTE PORTA SEMPRE CON SÈ LE CARTE TOPOGRAFICHE, CHE CONSULTA FREQUENTEMENTE.

(*Fot. Deffeys*)

SCENDENDO CON GLI SCI DAL MONTE ROSA LUNGO IL GHIACCIAIO DEL GARSTELET, IL 1 SETTEMBRE 1938. (*Fot. G. Lombardi*)

esuberante di fascino ed eternamente in fiore. Poi le tende, riposte con cura, furono riportate in basso, in attesa dei futuri campeggi.

Ma una capanna appollaiata sulle candide vette del Rosa, ed a cui una graziosa e grande Regina diede il suo nome quando l'inaugurò in un giorno ormai lontano, attendeva ancora il ritorno di una Principessa di Savoia. Maria di Piemonte, sospinta da un'intimo impulso, vuol compiere il suo pellegrinaggio di devozione e d'amore al tempio più eccelso della montagna. Raggiunge Gressoney la Trinité, sale al lago Gabiet e quindi su per le balze che conducono al margine del Garstelet. Improvvise raffiche di vento con pioggia non lasciano certo intravedere che l'escursione si compirà con tempo favorevole, ma una gran fede anima l'audace Principessa ed Ella non teme la tormenta che l'accompagna sino alla capanna Gnifetti, piantata fra le roccie, promessa di ospitalità gradita, dopo tanta avversità d'atmosfera.

Le ultime ore del pomeriggio trascorrono quiete e riposanti nella capanna, e più tardi nella notte le stelle appariscono nuovamente nel sereno cupo del cielo. È una promessa ed un invito per il domani. Ma la promessa è fallace, ed all'alba il Comandante della Scuola Militare di Alpinismo, che dirige la comitiva, teme la minaccia del tempo e non vorrebbe esporre S. A. R. la Principessa ad improba fatica od a pericolosa avventura. Resta inteso che si arriverà sino al colle del Lys, per ridiscendere poi con gli sci sulla neve caduta di fresco, che non ha ancora smesso di turbinare per l'aria.

Si fanno le cordate, alle quali è in testa il sergente Chiara, figlio non degenere del famoso Chiara di Alagna, scomparso pochi anni addietro sul Lyskamm. Al colle del Lys ventate propizie sgombrano dalla nebbia la vista sul grandioso panorama, ed allora S. A. R. si lascia guidare senza incertezze dal suo forte intuito e manifesta l'opinione che alla «Margherita» si può e si deve giungere.

Si riprende la salita. Poco dopo ritorna la foschia con sferzante nevischio, ma il sergente Chiara non falla di un centimetro la precisa direzione e la Principessa, con resistenza meravigliosa, con coraggio che dà fiducia ai compagni di cordata, sale intrepida e vince facilmente anche l'ostacolo dell'ultimo tratto, che l'esperto alpinista sa quali e quante difficoltà possa offrire nell'imperversare della tormenta e con la neve soffice in cui s'affonda sino al ginocchio, a quest'altezza di 4500 metri.

L'insidia del ghiacciaio, le sferzate del vento, i riflessi della neve che fanno lacrimare, il freddo che dà i brividi, non hanno per nulla impressionato l'Augusta alpinista; il tempo impiegato – quasi doppio del normale, date le difficoltà della marcia – non l'ha affatto stancata. Breve sosta sulla vetta estrema ed alla capanna Margherita. Quindi si riprende la via del ritorno, rapidamente, nel turbine che continua, e più in basso, calzati gli sci, la Principessa scivola leggera e prudente sulla neve fresca, serpeggiando per la pista che l'occhio dell'abile alpino sa tracciare sul ghiacciaio del Lys.

La capanna Gnifetti è finalmente raggiunta quasi a sera. Gli accompagnatori, tutta gente che conosce a fondo la montagna, che ci vive la maggior parte dell'anno, che si è abituata ad affrontarne gli ostacoli e sa, quindi, apprezzarla al suo giusto valore, meravigliano fra loro per le doti di salda alpinista chiaramente dimostrate dalla Principessa. Essa, quasi con indifferenza, solo lasciando trasparire dallo sguardo più luminoso e dal viso più sorridente l'intima gioia della durissima prova superata, seduta in testa alla tavola, mentre gusta le semplici vivande, riprende il suo conversare misurato, di tutt'altro parlando che non dell'ascensione appena compiuta, quasi a tenere gelosamente racchiuse nel suo gran cuore le palpitanti emozioni vissute nella giornata.

IL CASTELLO DI SARRE, RESIDENZA ESTIVA DI S. A. R. LA PRINCIPESSA DI PIEMONTE. LA COSTRUZIONE ATTUALE – QUELLA ORIGINARIA ERA DEL 1242 CIRCA, AD OPERA DI GIACOMO DI BARD, CAPOSTIPITE DEI SIGNORI DI SARRE – DATA DAL 1710 E FU ACQUISTATA NEL 1859 DA VITTORIO EMANUELE II PER FARNE UN RITROVO DI CACCIA. *(Fot. Freppaz)*

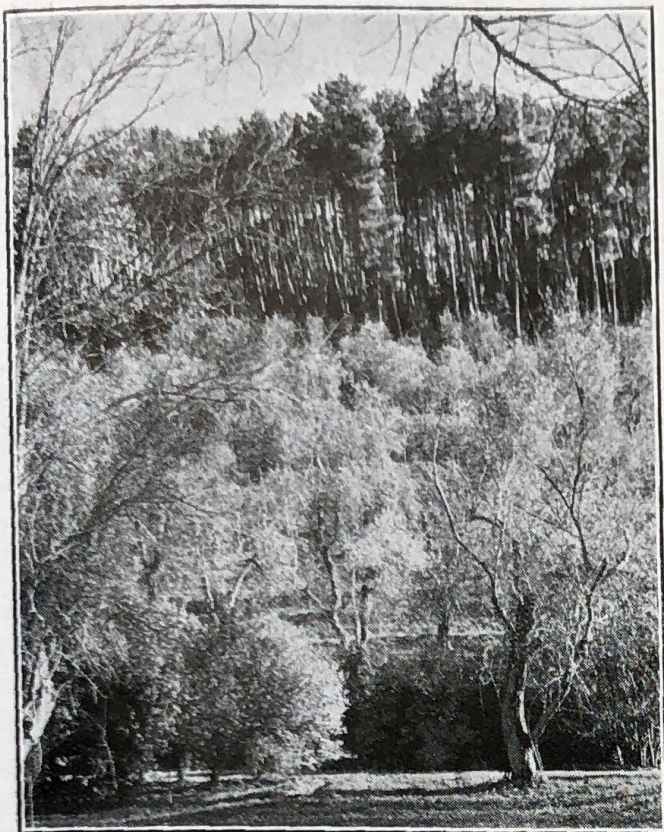
Pochi giorni dopo, al Castello Duca degli Abruzzi in Aosta, S. A. R. la Principessa di Piemonte torna a giocare al *tennis*, in cui è maestra. Si riparla, con una specie di nostalgia, delle recenti ascensioni compiute; ma il pensiero dei due Figliuoletti non l'abbandona mai, affacciandosi frequente e commosso nella conversazione. Anche per Loro la Principessa vagheggia lo sport prediletto, che li conduca in alto, dove l'occhio e l'anima spaziano su infinite lontananze, ad assaporare la pura gioia dei vertici alpini.

GIACOMO LOMBARDI

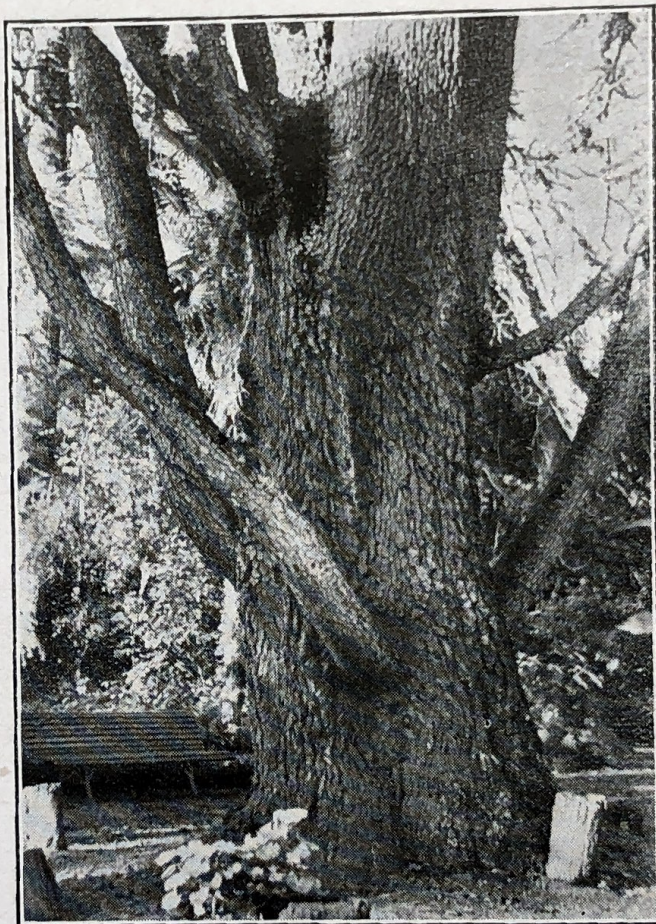
Le "Pianore"

La villa versiliese dell'idillio principesco

Non cercate di sapere il nome dell'architetto che disegnò, per farla sorgere in quel di Capezzano di Versilia, la villa serena in cui fiorì la fanciullezza del Principe Luigi di Borbone Parma, che sta per condurre all'altare l'ultimogenita dei Sovrani d'Italia, la gentilissima Principessa Maria. Se un architetto vi fu, soltanto nelle profondità degli archivi della famiglia principesca n'è conservato il nome. Ma forse non vi fu. Chè quella delle Pianore è una villa, come cento altre di Toscana, ariosa accogliente ed onesta, che per realizzarla, al tempo in cui Maria Teresa di Parma, figlia di Vittorio Emanuele I di Savoia, ne ordinò la costruzione, bastava un artiere anziano, senza titoli accademici, un mastro muratore, come dicono in Lucchesia, esperto nel maneggiare l'archipenzolo e la cazzuola, capace di tirarla su da solo, lentamente, senza slanci e voli, ma salda e autorevole, ornata di bellezze ritrose, traendo la pietra la calce e la sabbia dai monti vicini, che sono doviziosi di materie da edificare.

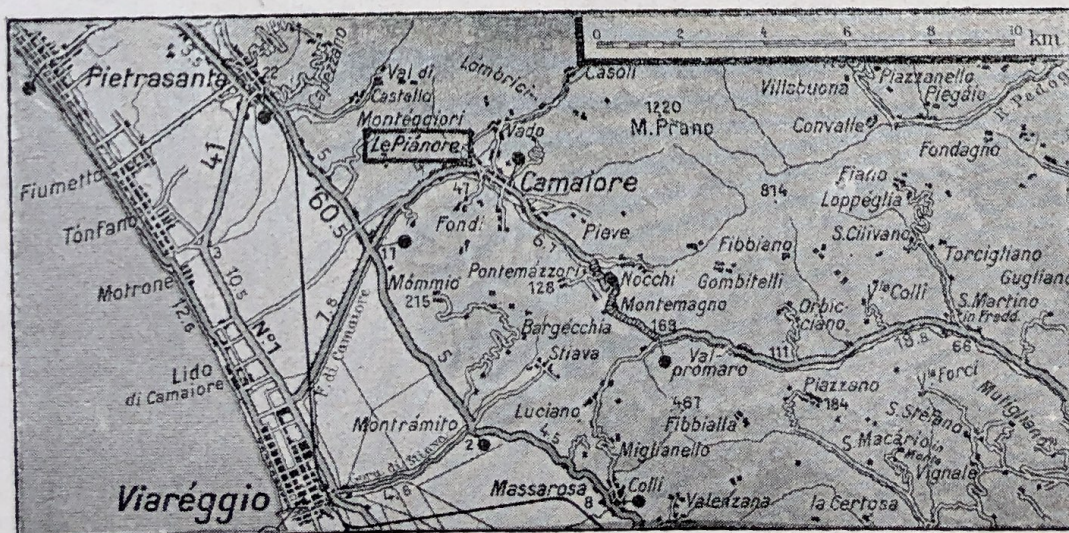
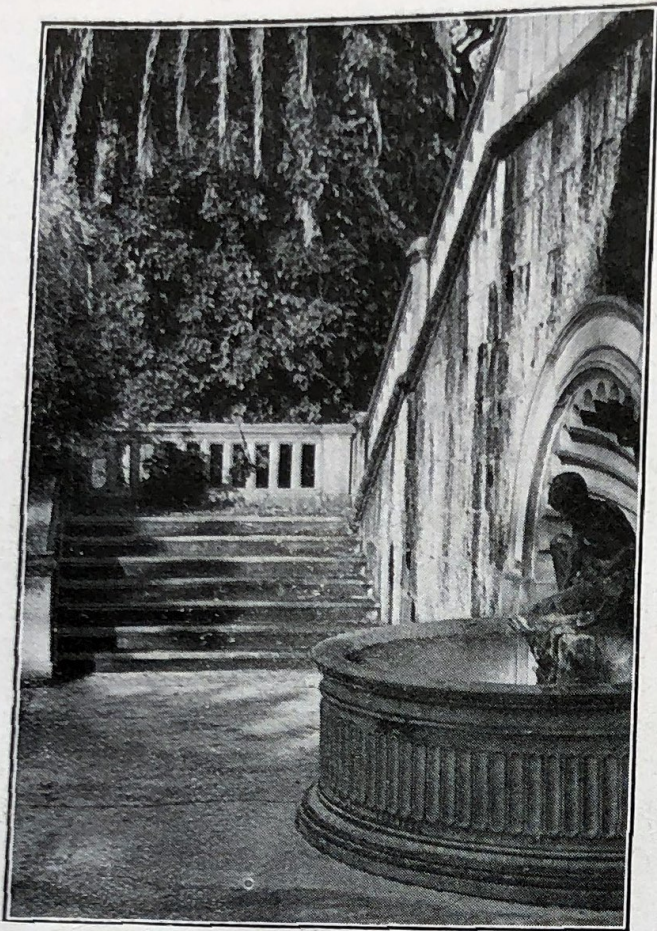
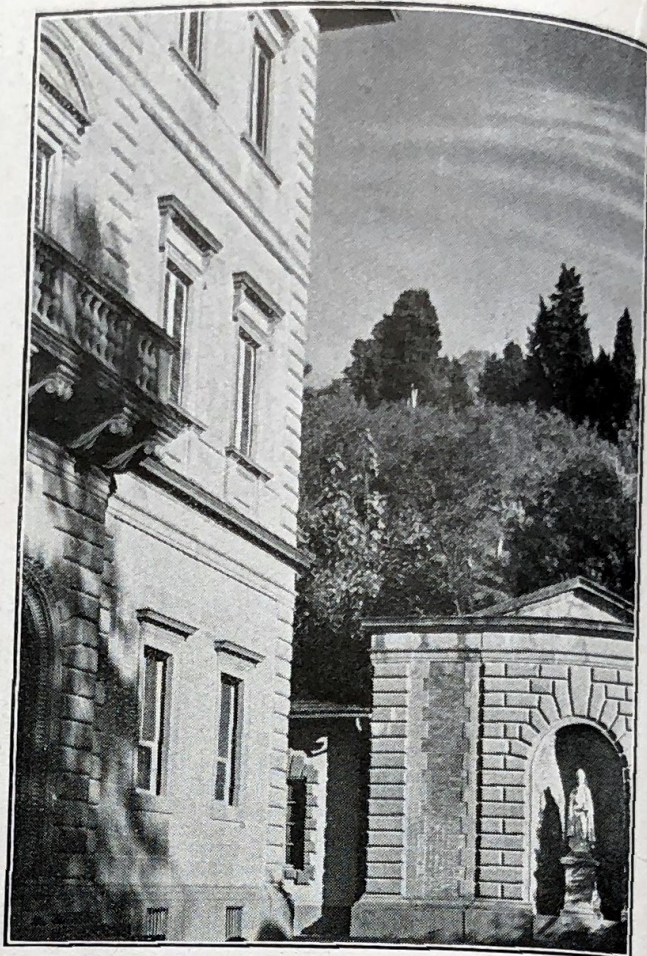
L'architetto più vero e maggiore era la Natura: incomparabilmente prodiga, in Versilia, di scenari prestigiosi: le grandi macchie dei lecci e dei castagni, i borri scoscesi e brontoloni, la mareggiata degli ulivi antichi che non si sfrondano mai, e anche quando le vigne lasciano

ULIVETI E PINETE FANNO CORONA AL PARCO DELLE PIÀNORE.

Invece, tutti i reali e principeschi ospiti delle Piànore – da Maria Teresa a Maria Antonia, dal principe Roberto al principe Luigi, da don Alfonso di Borbone, ultimo pretendente legittimista spentosi or fanno due anni, al principe Saverio che ha assunto il retaggio della Comunità carlista e tradizionalista spagnuola – vi hanno goduto la pace perfetta e il riposo oblioso.

Si suol dire, oggi, che ville come questa non possono essere durevolmente abitate che da principi del sangue. La modernità dinamica ed esagitata vieta anche ai Cresi - che sanno benissimo acquistare a suon di milioni castelli fa-

IL TRONCO COLOSSALE D'UNO DEI PREGIATI CEDRI DEL LIBANO, FRA CUI SI CELA LA VILLA DEI BORBONE PARMA. *(Fot. Giunti)*

cadere stanche le ultime foglie d'oro e di porpora, rimangono a effondere la ramaglia contorta, mitigando il gelo dell'inverno, pennellando l'ondulazione collinosa di primavera perenne.

Fortuna grande della villa delle Piànore esser bella di una bellezza modesta, senza fronzoli né clamori. Senza di che, in nome dei diritti sacrosanti dell'arte e dell'erudizione, chi sa mai quante volte, prima che l'evento nuziale la portasse alla ribalta, l'avrebbe presa d'assalto la pubblica curiosità; e quanti trattati di architettura l'avrebbero sezionata ad uso degli studiosi; e quante guide e monografie erudite ne avrebbero fatto il pezzo forte di itinerari turistici tra Serravezza e Massarosa! Come sempre capitò alle sontuose ville sue vicine di Mansa e di Marlia di Camaiore.

LA VILLA DELLE PIÀNORE È UNA SONTUOSA RESIDENZA POSTA SUI PRIMI CONTRAFFORTI DELLE APUANE, A BREVE DISTANZA DA CAPEZZANO DI CAMAIORE. IL SUO GRANDE PARCO DAGLI ALBERI VETUSTI CONFINA CON VASTISSIME E UBERTOSE TERRE COLTIVATE A ULIVETI, A VIGNE ED A CEREALI. FU COSTRUITA PER INCARICO DI MARIA TERESA (1803-1879), FIGLIA DEL RE VITTORIO EMANUELE I DI SAVOIA.

LATO DESTRO DELLA SCALINATA CHE CONDUCE AL PIAZZALE DELL'INGRESSO PRINCIPALE DELLA VILLA. *(Fot. Giunti)*

LATO SINISTRO DELLA VILLA DELLE PIÀNORE: IN FONDO, LA STATUA MARMOREA DI S. ROBERTO. *(Fot. Giunti)*

mosi, rocche romantiche, ville di sogno – di dimorarvi a lungo. Essi sentono il bisogno prepotente di mutare ambiente ad ogni stagione, adorano il rumore mondano dell'ospitalità prezzolata dei grandi alberghi, regge del cosmopolitismo chiassoso e dell'effimera fama. Per le opposte ragioni i Principi che sederono su un trono, o son destinati a sedervi, rifuggono da quei luoghi ove la curiosità e l'indiscrezione del pubblico li sopraffarebbe; e si relegano volontariamente negli splendidi cenobi di quelle armoniose ville di campagna, onde tra il Cinquecento e l'Ottocento tutta l'Italia più pittoresca fu disseminata.

La Lucchesia ne abbonda più di ogni altra plaga italiana, perché qui veramente ogni fascino della bellezza pacata s'è dato convegno. Sono ville nate in tempi nei quali non s'usava, come oggi è di moda, erigersi contro i diritti delle stagioni, cercando il gelo delle vette alpine d'estate, il tepore della Riviera d'inverno. Ci si appagava, allora, dei trecentocinquanta metri di altitudine delle Piànore, ove, tra mare e monte, la collina è giusto mezzo, saggezza, moderazione, equilibrio, armonia.

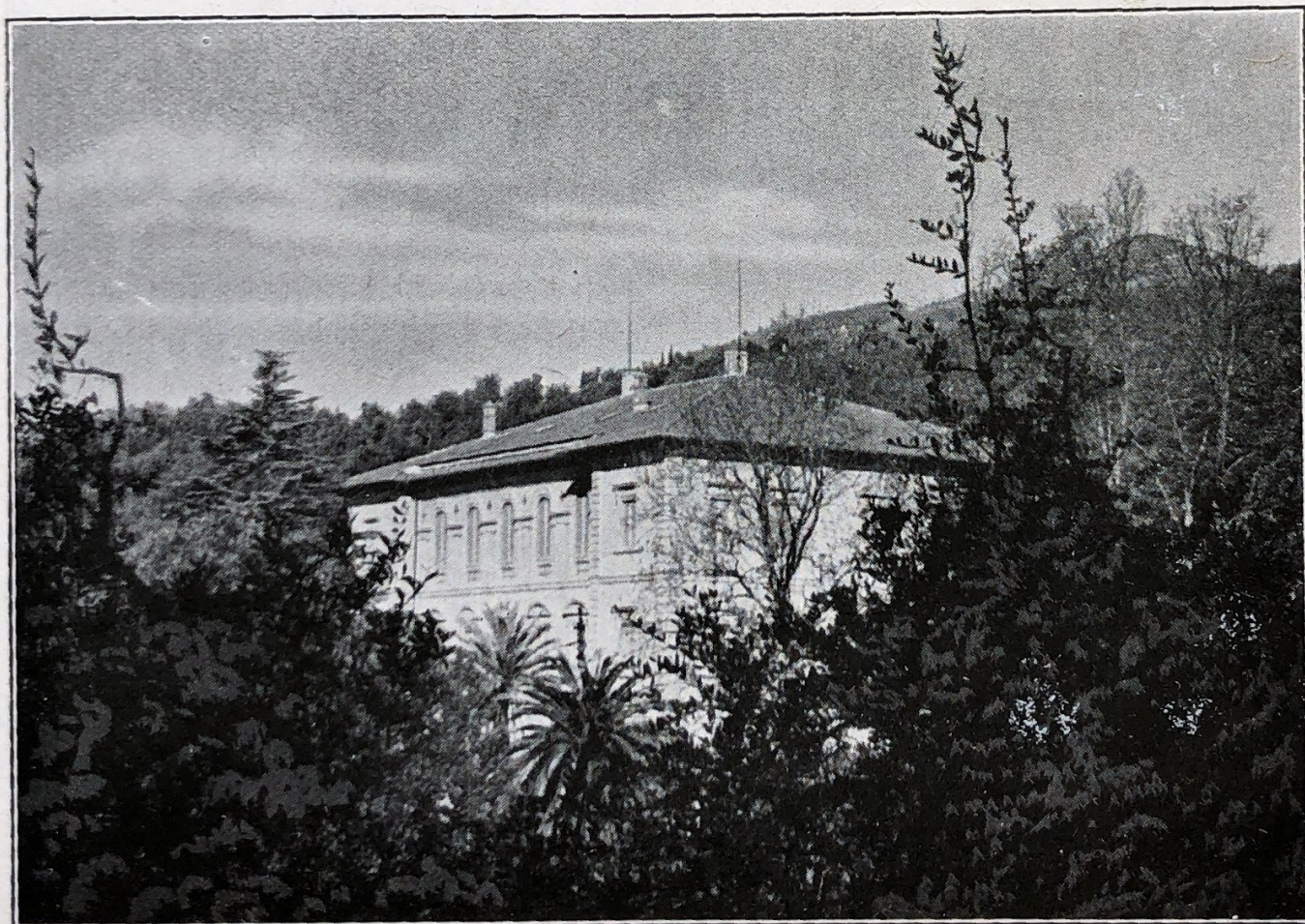
Ma quante risorse a portata di mano in questa terra prediletta! Quattro chilometri di passeggiata a valle, ed ecco aprirsi l'ariosa marina versiliese, dolcissima di azzurri e di tranquilli sciacquii; quattro chilometri a monte, ed ecco le pendici del Monte Prano che dal fastigio dei suoi 1220 metri domina come un gigante la distesa dei poggi; un gigante buono, che non aspira a toccare il cielo, né disdegna da altezze superne la carezza della vegetazione, ma tutto se ne adorna, leggiadramente, sino al cocuzzolo.

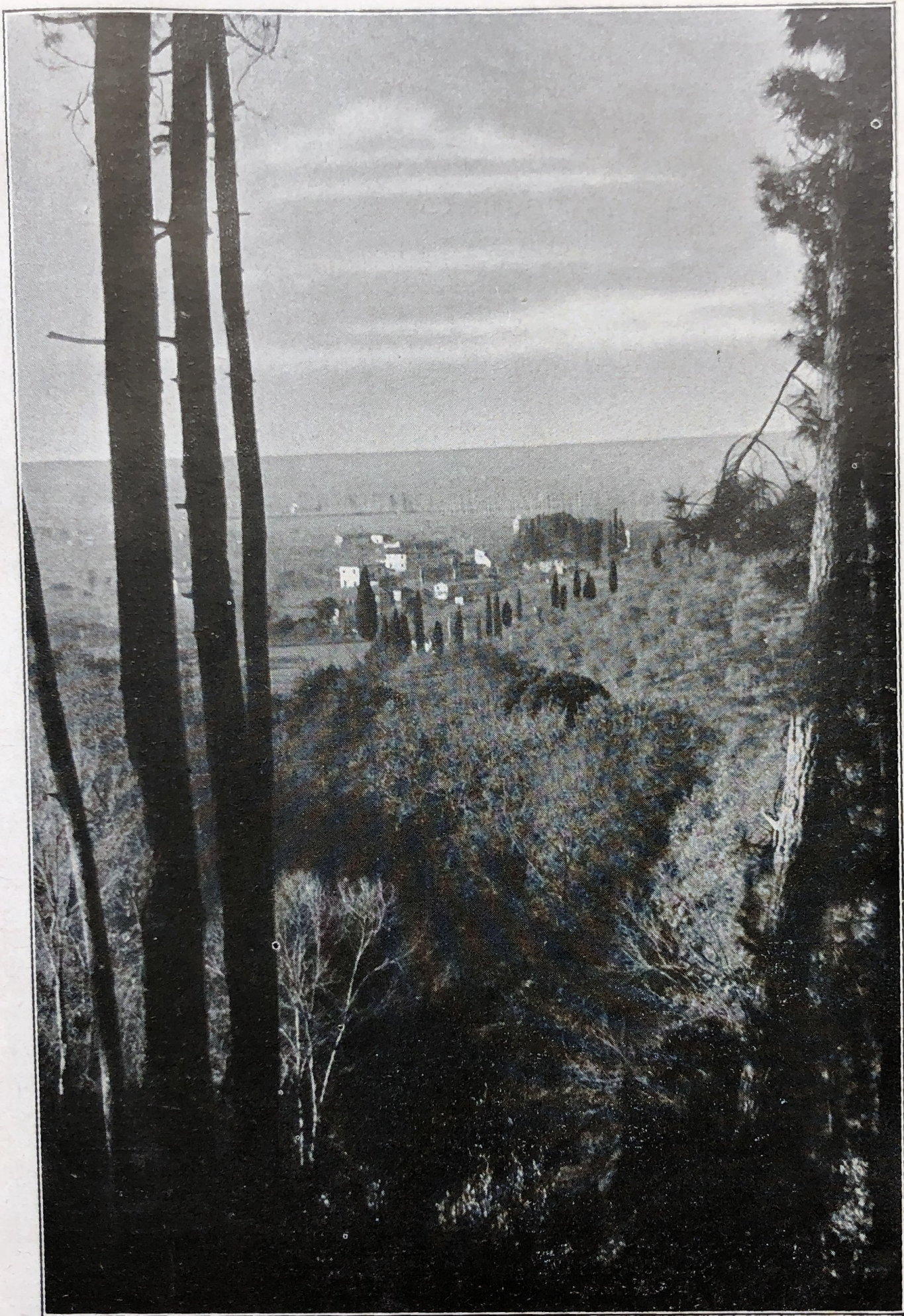
Una gita un poco più lunga e l'incanto delle montagne marmifere, le ciclopiche tagliate della tecchia, candida di statuario o variegata di bardiglio o di mischio.

Entro l'immenso parco della villa, tra lecci e platani e rigide architetture di bosso, il silenzio d'Arcadia è ritmato dallo scroscio delle fontane. Ma poco lontano è il gigantesco andirivieni dei carri del marmo lungo i carrioni, è il traffico industre dei leggiadri macigni di Versilia che vanno per tutto il mondo, pigliando l'abbrivio dal ponte caricatore che il Buonarroti ideò quando tracciava la strada da Serravezza alla Marina, e firmava in Pietrasanta il contratto di fornitura dei marmi per la facciata del San Lorenzo di Firenze.

Dal sommo delle scalinate che adducono alla terrazza, solenne come una « parlera », non dominano subito che visioni di giardinaggio elegante; ma nelle immediate vicinanze delle Piànore ove la vegetazione si fa più selvaggia, tra sterpaglia e brugo, è il travaglio, ieri assopito, oggi ridesto dall'autarchia, dei giacimenti di piombo argentifero e di mercurio: il dominio,

non tutto sondato, di quelle speranze metallifere che al tempo di Cosimo primo parvero così ragguardevoli da indurre il saggio Principe a fare emigrare in quel di Capezzano una colonia di Bergamaschi e di Bresciani, esperti in maneggiar metalli; e che senza indugio impresero a fabbricare, proprio qui, eccellenti archibugi.

Tutto intorno una fiorita di leggende e di storia: la rocca di Pietrasanta, ove lo stesso Cosimo dei Medici segnò il decreto che donava al Cellini l'officina per fondervi il Perseo; il castello di Montignoso, prototipo di ogni arce che corona i cocuzzoli muniti, sentinelle ringhiose sul passo obbligato della via romana sino a Luni. Il castello di Stignano, ove Coluccio Salutati, poeta filosofo e scrittore politico, segre-

PITTORESCO SCORCIO DELLA VILLA DEI BORBONE PARMA. *(Fot. Giunti)*

ALLE SCALEE D'INGRESSO FANNO OMBRA I FOLTI PALMIZI. *(Fot. Giunti)*

LA PIANA VERSILIESE VERSO IL TIRRENO E IL PAESINO DI CAPEZZANO VISTI DAL PARCO DELLE PIÀNORE. *(Fot. Giunti)*

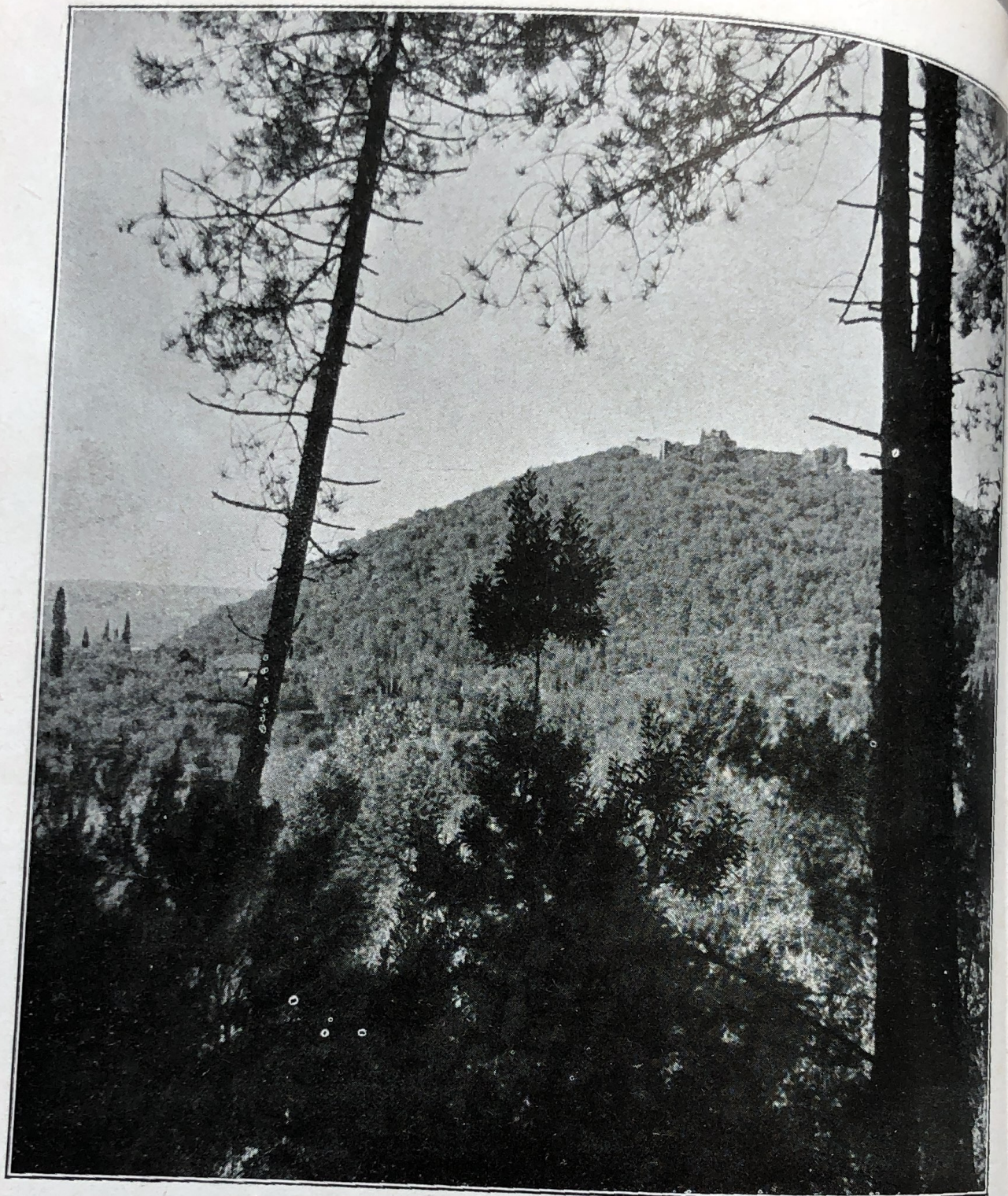
NEL PARCO OVE FIORÌ L'IDILLIO PRINCIPESCO QUESTO VILLINO ATTENDE D'OSPITARE GLI AUGUSTI SPOSI. *(Fot. Giunti)*

tario di pontefici e di repubbliche, accrebbe nel quattordicesimo secolo la gloria d'Italia nel mondo (lo ha scritto in una lapide Ferdinando Martini) solo col prestigio dei suoi scritti eccellenti; e la casupola di Valdicastello che udì, or fanno centodue anni, i primi vagiti del poeta delle *Odi barbare*.

Qua e là, nei dominî più prestigiosi della dolcezza agreste, le ducali dimore dalle quali Elisa Baciocchi e Maria Luisa esibirono al mondo il pretenzioso provincialismo delle Corti minuscole. E poi lo spettacolo stupendo del Serchio capriccioso e prepotente che solo San Frediano, vescovo di Lucca, potè placare, deviandolo, con un rastrello, affinché non inondasse la città dell'arborato cerchio, otto secoli prima che i tenaci Lucchesi lo forzassero a gettarsi direttamente nel mare, anziché invadere, esondando, il letto dell'Arno, sull'insidiata pianura pisana.

E dovunque la musica parlata di un italiano purgatissimo circospetto e saporito, in bocca dei Lucchesi: gente mirabile per ardimento e smania di avventura, che si ritrova in ogni lembo del globo terracqueo; gente capace dei più duri sacrifici, della parsimonia più rigida, delle astinenze più intransigenti per raggranellare con una intiera vita di lavoro all'estero, quanto basti per riedere in Patria, prima di chiuder gli occhi alla luce, ed erigere tra viti e gelsi, tra biancori di marmo e rutilanze di cinabro, la casetta di pietra serena con le persiane verdi, baciata dalle fronde dell'ulivo.

Nella chiesetta di San Rocco di Capezzano, parrocchia delle Pianore, si mostra, fra altri

L'OMBROSO VIALE CHE DA CAPEZZANO CONDUCE ALL'INGRESSO DELLE PIÀNORE. (*Fot. Giunti*)

TRA LE CORTINE DI VERDE E I TRONCHI ANNOSI DEL PARCO APPARE UN ARMONIOSO PANORAMA FOLTO D'ARGENTEI OLIVETI. *(Fot. Giunti)*

cimeli d'arte remota, un sacro atlante geografico, stampato ad Amsterdam nel 1638, che descrive « tutte le terre conosciute ». Di certo il giovine principe Luigi lo vide e si indugiò, compiaciuto, a decifrar quelle venerande carte primitive; e magari furon quelle ad accendergli nel petto l'ardore delle avventure rischiose ed affascinanti, onde fu tratto a piantar cotone nelle selvagge lande di Mozambico.

Forse il principe Luigi, dinamico, alacre, figlio del suo tempo, tornerà ancora su quella terra africana della dovizia agreste; o forse la sorte lo chiamerà in tanti altri luoghi ad oprare e comandare, saggiamente. Ma è certo che mai nella sua mente potrà concellarsi il ricordo delle Pianore, l'angolo di paradiso toscano in cui visse in operosa solitudine e in cui fiorì l'idillio gentile e la leggiadra Principessa sabauda, che sta per essergli compagna di tutta la vita, bevve con lui il silenzio verde del parco e contemplò con lui la magica visione del plenilunio sugli immensi candidi squarci della gigantesca montagna marmifera.

CYRUS

ANDARE IN SARDEGNA

Una volta, in Sardegna si andava o a caccia, o per far carriera, o per punizione. L'isola, che fu l'origine prima del nostro Regno, era così lontana dalla nostra mentalità, e ci appariva così diversa nei suoi pittoreschi e severi usi e costumi, nelle sue tradizioni secolari, nel suo dialetto quasi incomprensibile, che, andare in Sardegna, per qualcuno era lo stesso che passare il confine e avventurarsi fra stranieri.

Moltissima letteratura fiorì allora intorno all'isola dei Nuraghi, che forse si sarebbe avvantaggiata maggiormente del silenzio, poiché gli scrittori, seguendo la moda di quel tempo, che pareva provasse un gusto matto a invilire le cose nostre, scelsero, come argomenti preferiti, il brigantaggio, la delinquenza, le lunghe e sanguinose vendette familiari e la malaria.

Pochissimi descrissero l'isola nella sua pittoresca bellezza, pochi s'interessarono della sua letteratura regionale, nessuno – soprattutto fra i nostri uomini di Governo – pensò di ovviare ai gravissimi inconvenienti sotto cui giaceva avvilita e abbandonata la bellissima Sardegna.

Erano tutte cose, queste, che certamente non invogliavano il « continentale » a seppellirsi in quella terra malsana, che aveva scarse, difficilissime e poco sicure comunicazioni, e che si diceva semi-barbara e ostile ai forestieri.

Qualche voce isolata si levava in mezzo a questo coro di notizie disastrose e parlava di bellezze paesistiche, di foreste magnifiche, di una straordinaria ricchezza di fauna venatoria, di costumi curiosi e di belle donne. E rivelando in equa misura gl'inconvenienti del luogo, chiedeva ai governanti di allora un'opera fondamentale di risanamento e di valorizzazione. Ma nessuno voleva ascoltare. I facili dissertatori trovarono l'ambiente favorevole alle loro catastrofiche deduzioni: si arrivò persino ad affermare che questa popolazione, composta di individui di media statura, misteriosa nei suoi relitti preistorici, incomprensibile nel suo dialetto, appartenesse addirittura ad una razza diversa da quella italiana. Vi fu qualcuno che, nientemeno, osò accennare ad una discendenza dai popoli pigmei dell'Africa, e soltanto la riesumazione

TORRALBA (SASSARI) – LA CICLOPICA MOLE DI UN NURAGHE E IL SUO CORRIDOIO SUPERIORE.

degli scheletri nuragici valse a coprir di vergogna e di ridicolo questa assurda ipotesi. Non si pensava che la vita trascorsa in terra malsana, al sole e al vento, abbisognava invece di nervi e di muscoli saldissimi, a prova della saldezza e della tenacità della razza.

La Sardegna venne, così, abbandonata a se stessa. La malaria imperversò, penetrando nell'interno e raggiungendo, a causa del vento che trasportava le zanzare, altitudini dove pensavasi che non potesse arrivare.

Il patrimonio forestale, che un tempo occupava un quinto della superficie di tutta l'isola, si ridusse a un diciannovesimo; le acque, non più trattenute dalle foreste, dilavarono il terreno e causarono piene rovinose ed altrettanto rovinosi periodi di siccità; i venti – sopra tutto l'africano, torrido e asciutto – non trovando ostacoli, rovinarono, nelle implacabili «strette», migliaia e migliaia di ettari di grano giunto a maturazione.

Si era, insomma, creato uno stato di cose, a riparare il quale non bastavano più palliativi o mezze misure. Occorreva troncare il male alle radici, profondere milioni e valorizzare finalmente la terra e i suoi abitanti.

Rinascita.

E la rinascita arrivò col Fascismo, che si è prodigato e si prodiga a curare energicamente e con tenace alacrità i mali dell'isola.

Oggi un fervore di vita e di provvidenze

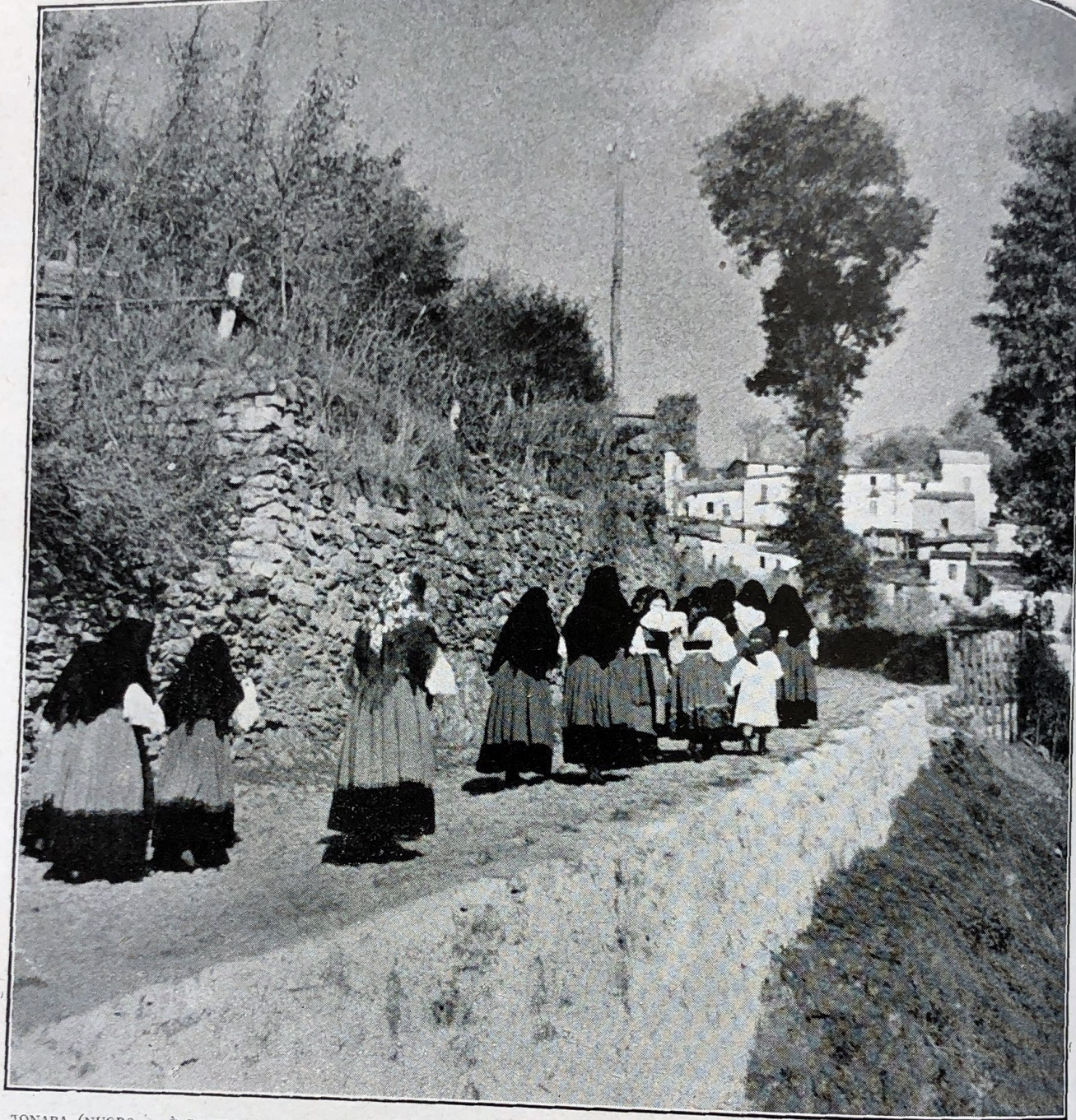
TEULADA (CAGLIARI) – LUNGO I DIRUPI MONTANI S'INCONTRANO FREQUENTI I CINGHIALI SELVATICI. *(Fot. Enit)*

ha rinnovato tutta la Sardegna. La grandiosa opera di bonifica, col risanamento delle zone malariche e il prosciugamento di alcuni stagni, fu il colpo di leva che eliminò la condizione più sfavorevole all'abitabilità di questa terra.

Nel 1933 vennero bonificati 825.000 ettari di terreno. Mussolinia, la bella cittadina che ospita 3000 agricoltori, sorge su l'area già occupata dallo stagno di Sassu; la vita ferve dove un giorno regnava la morte.

È stata grandemente migliorata la rete stradale di grande comunicazione; moltissimi tronchi furono costruiti per facilitare i contatti fra i centri montani, una volta isolati; grandi acquedotti furono creati a colpi di milioni; si è costruito il grande bacino del Tirso, il più vasto d'Europa, e quello del Coghinas, che dànno complessivamente origine a una potenza di 60.000 CV. Con questi e con quello in costruzione sul Flumendosa non solo si potrà fornire energia elettrica per 240 milioni di KW-ora, a tutta l'isola, ma anche acqua per irrigare 150.000 ettari di terreno e renderlo interamente produttivo. Altri bacini sono in progetto, fra i quali quello del Taloro, sulla strada Sorgono-Gavoi, e nuove città sorgono, a valorizzare sempre più questa terra, fra le quali Carbonia, inaugurata il 18 dicembre.

La Sardegna si avvia sempre più sicuramente verso un avvenire di prosperità e di ricchezza.

PARTICOLARE DEL COSTUME NUORESE. *(Fot. Pes)*

TONARA (NUORO) — È DOMENICA: LE DONNE S'AVVIANO ALLA CHIESA PER LA MESSA DI MEZZOGIORNO. (Fot. Enit)

Il turista non vi trova più soltanto il pittoresco per i suoi appunti di folclore, ma anche, e soprattutto, un luogo che si potrà visitare con ogni comodità mediante un servizio di trasporti di prim'ordine già in corso di attuazione. Egli potrà così godere in pieno delle bellezze dell'isola, sia che abbia per meta i caratteristici e stupendi altopiani a pascoli del Gerrei, o il su Teccu o la marina dell'Ogliastra o i vigneti del fertile Campidano, sia che preferisca l'orrido pittoresco della zona di Nuoro, Monte Albo, Cala Gonone o l'indimenticabile visione alpestre della strada più alta di Sardegna, o quella che da Nuoro va a Dorgali, Baunei, Tortolì, Lanusei, Passo di Correboi, Fonni; quando non voglia procurarsi la contrastante visione del verde Logudoro e dei deserti altipiani granitici dell'interno, recandosi da Nuoro a Cantoniera del Tirso, a Bono, Pattada, Ozieri, Oschiri, Buddusò, per poi tornare ancora a Nuoro attraversando la Colonia Agricola di Mamone.

Compiuti i grandiosi lavori stradali in corso, un altro comodo servizio di autobus permetterà al turista la visione sintetica di tre tipi profondamente diversi di paesaggio, quelli di Anglona, Gallura, Logudoro; mentre la più estesa visione di Capo di Sopra, con tutte le sue caratteristiche, gli sarà offerta dall'itinerario Sassari-Osilo-Tempio-Impianti del Coghinas-Ozieri-Macomer-Bosa-Villanova Monteleone-Scala Piccada-Alghero.

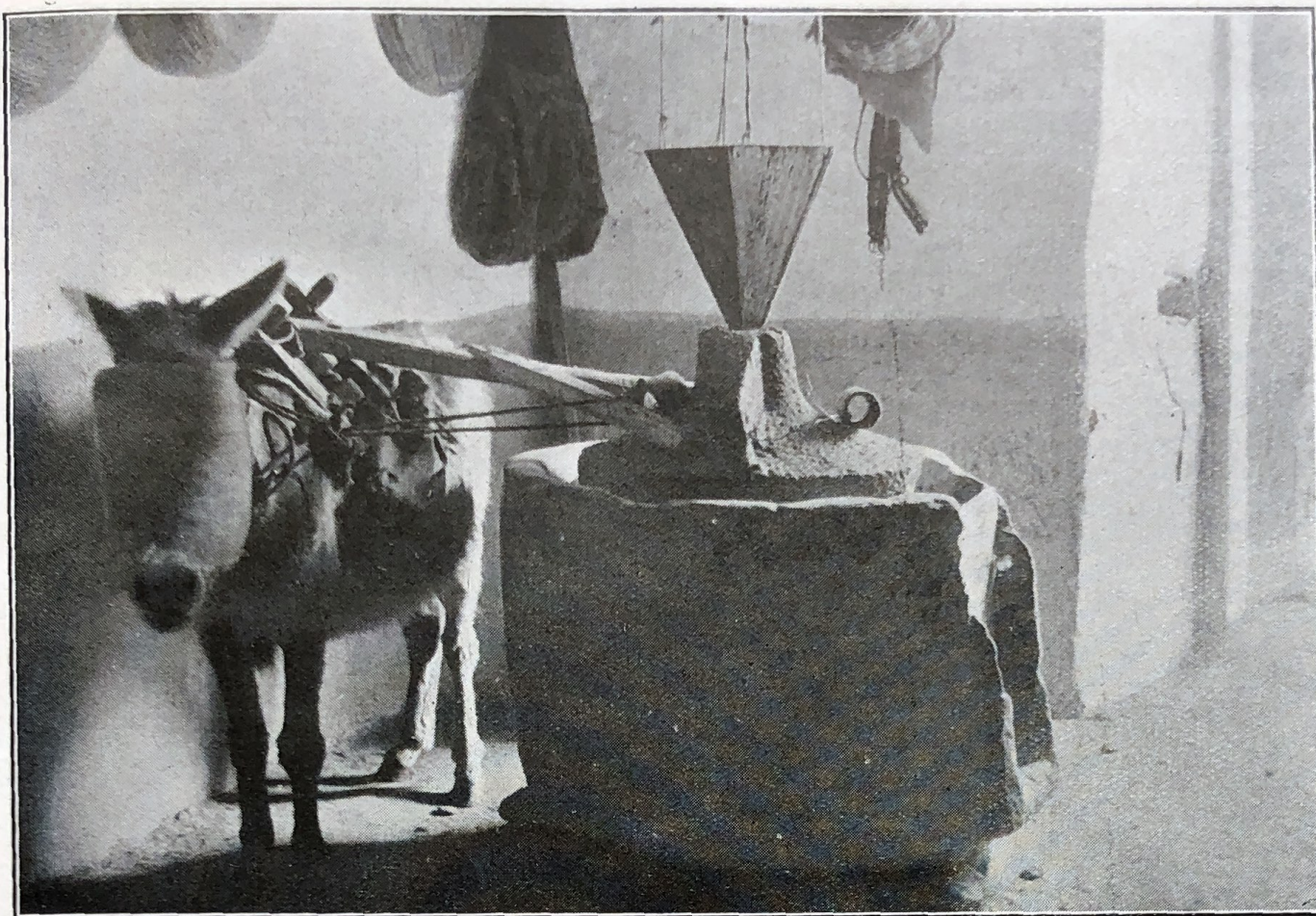
Se poi il turista si interessa del settore minerario, dovrà includere nel suo programma di viaggio l'itinerario da Sassari ad Argentiera, Val Canaglia, Porto Torres, Sorso, che, oltre alle miniere, gli permetterà di vedere il Golfo

IN DEVOTO RACCOGLIMENTO, NELLA CHIESA DI S. FRANCESCO, AD IGLESIAS, IN PROVINCIA DI CAGLIARI. *(Fot. Enit)*

BUSACHI (CAGLIARI) – SOSTA AL SOLE, DOPO LE DURE FATICHE DEI CAMPI.

(Fot. Enit)

TEULADA (CAGLIARI) – L'ASINELLO È USATO ANCHE NELL'INTERNO DELLE CASE, PER LA PICCOLA MACINA.

(Fot. Enit)

NEL NUORESE, SPESSO L'ASINELLO ALLA MACINA VIENE BENDATO. *(Fot. U. Körte)*

ITTIRI (SASSARI) – SUL TELAIO FIORISCONO I POLICROMI CARATTERISTICI TAPPETI DELL'ARTIGIANATO SARDO. *(Fot. Enit)*

GIOVANE DONNA DI TEULADA (CAGLIARI) CHE MONDA IL GRANO.

BUSACHI (CAGLIARI) – IL NONNO RACCONTA UNA LEGGENDA...

dell'Asinara e l'agro sassarese. Da Cagliari potrà invece recarsi a visitare i principali centri minerari della zona, oppure percorrere la favolosa Barbagia coi suoi monumenti preistorici e la grande bonifica di Mussolinia.

Superbe bellezze naturali.

La bellezza panoramica della Sardegna è sempre varia e sempre interessante. I profili dei monti, così rudi e isolati, dànno all'isola l'incanto di un paese selvaggio; i boschi, che si stendono sui fianchi delle montagne o nelle chiuse vallate, ricchi di querce, di sempreverdi, di frassini, olmi e olivi selvatici, si differenziano profondamente da quelli dei nostri paesaggi alpini e appenninici, perché mancano di abeti e di faggi, così frequenti invece nelle montagne della Penisola. I grandi sughereti (notissimo quello di Gallura) dànno origine a un'industria locale fiorentissima.

Ma la vegetazione più caratteristica dell'isola è la macchia, ormai destinata a scomparire in un tempo più o meno prossimo, sotto l'aratro e la vanga. Questa vegetazione bassa, folta, profumatissima, che copre montagne e valli, è costituita in gran parte da piante aromatiche (lavanda, melissa, salvia, timo, rosmarino, mirto, ginepro), che fioriscono in grandi cespugli, mettendo nel rude paesaggio l'infinita grazia delle loro corolle profumate. Ad essi si alternano le macchie brune dei cisti e dei lentischi, delle euforbie e delle palme nane, chiamate dal popolo palme di S. Pietro e utilizzate in una fiorente industria popolare di lavori d'intreccio.

Alle piante aromatiche si alternano piante medicinali: la digitale purpurea, lo stramonio, la genziana, l'assenzio, l'altea e il papavero; ed anche questa produzione, bene organizzata, potrebbe costituire una fonte di guadagno per la popolazione rurale.

TEULADA (CAGLIARI) – UN APERTO SORRISO E UNA FRONTE SPIANATA, INDICI SICURI DI SANITÀ FISICA E MORALE. *(Fot. Enit)*

ITTIRI (SASSARI). IL FESTOSO COSTUME DELLA GIOVANE SPOSA: UN'AEREA LIEVITÀ DI CANDIDI MERLETTI SULLA SEVERA GRAVEZZA DELLE AMPIE GONNE.

(Fot. Enit)

A queste zone di verde succedono interi campi d'asfodeli fioriti, di narcisi, di orchidee, di gigli, alternati a cespugli di pruno spinoso, che talvolta fioriscono in pieno inverno insieme a mandorli e a peschi.

Delizia dei cacciatori.

Naturalmente, in questi luoghi così folti di vegetazione è abbondante la fauna, delizia dei cacciatori, che vengono da luoghi anche lontanissimi, per avere l'emozione di cacciare il muffione (la cui conservazione è, però, opportunamente tutelata), il cervo, il daino, il capriolo, il cinghiale, non trascurando magari la donnola dai piedi rossi, il gatto selvatico e accettando con entusiasmo di tirare ai fenicotteri, difficilissimi ad avvicinarsi, o alla squisita pernice sarda o a quello splendido pollo sultano che non manca in nessuno stagno.

Ma se la Sardegna è il paradiso dei cacciatori, è anche una sorgente inesauribile per lo storico, il letterato, il curioso. Già si sa quanti studiosi

ORANI (NUORO) – ALLA IDENTICITÀ DEL GREVE COSTUME CORRISPONDE LA SPONTANEA SOMIGLIANZA DELL'ATTEGGIAMENTO E DELL'ESPRESSIONE.

(Fot. Enit)

si sono sbizzarriti sui famosi Nuraghi, che, tuttora avvolti nel mistero, stanno a dimostrare la civiltà dei protosardi, di cui son figli non degeneri i Sardi di oggi, intelligenti, valorosi e leali.

Usanze pittoresche.

Anche nelle cerimonie e nei riti, consacrati da una lunga tradizione, i Sardi conservano intatto il costume antico, assolutamente caratteristico, che potrebbe ispirare un poeta per la sua ingenua leggiadria.

Le belle fanciulle sarde cominciano per tempo a interrogare il destino sulle loro nozze. Tante volte il cuculo farà sentire il suo monotono grido, tanti anni mancheranno ancora al fausto evento. Anche il giovanotto pensa presto a scegliersi una sposa, e non appena la fanciulla ha dato segno di gradire la corte dell'innamorato, questi si affretta a mandare a casa sua il paraninfo o «appaiadore», che, appena entrato, racconta con voce lamentosa di aver perduto un'agnelletta che gli era tanto cara, e di esserne disperato. Il

OSILO (SASSARI) – LAMPEGGIAR DI SCURE PUPILLE E DI CANDIDI DENTI NELLA PESANTEZZA MONACALE DELL'AMPLISSIMO SCIALLE.

IGLESIAS (CAGLIARI). QUADRETTO DI SERENA LEGGIADRIA SETTECENTESCA.

(*Fot. Enit*)

BUSACHI (CAGLIARI). BIMBI CHE SI GODONO IL SOLE RIPASSANDO LE LEZIONI.

(*Fot. Enit*)

padrone di casa si affretta a dirgli che egli di agnellette ne ha tante e che è ben lieto di metterne una a sua disposizione. Dopo di che, entrambi entrano in una stanza, dove la fanciulla attende tutta agghindata. Appena l'appaiadore la vede, grida: – Questa è l'agnelletta mia! – E, senza altre cerimonie, il fidanzamento è così combinato.

La rottura di questo legame avrebbe conseguenze gravissime ed è talvolta causa di vendette sanguinose, che dividono le famiglie per parecchie generazioni. Ma ciò capita molto di rado, e al fidanzamento succede presto il rito del matrimonio. Durante questa cerimonia si forma un corteo per portare la dote e le masserizie della sposa a casa dello sposo. Segue una cavalcata solenne, preceduta dalla sposa biancovestita, che impugna una conocchia adorna di nastri.

E nell'alcova nuziale, dove la sera i due sposi si ritireranno, nessuno spegnerà il lume, per non morire di morte prematura. La fiamma si estinguerà da sé, illuminando l'alba di una nuova famiglia.

Ed ecco il piccolo che sta per nascere. Le amiche della sposa gli hanno preparato il cor-

FORDONGIANUS (CAGLIARI) – UN'ARGUTA COPPIETTA CENTENARIA: LA FILATRICE E IL PASTORE. (*Fot. Enit*)

RAGAZZA DEL SULCIS, NELL'ISOLA DI S. ANTIOCO. (*Fot. G. Costa*)

redino davanti al focolare acceso, ciò che gli sarà di buon auspicio. Il battesimo sarà sontuoso e il neonato riceverà subito parecchi amuleti che dovranno liberarlo dal malocchio.

Se è maschio, divenuto grande, seguirà presto suo padre nei lavori di campagna e nella custodia del gregge; se è femmina, rimarrà in compagnia della madre, a sorvegliare con lei l'andamento della casa.

Nessuno ha spento il lume nell'alcova nuziale, ma fatalmente uno degli sposi morrà prima dell'altro. L'idea della morte incombe su tutta la vita dei Sardi, dando al loro volto quella espressione di nobile gravità che si rivela anche nelle manifestazioni della gioia.

Quando il moribondo è giunto alle soglie dell'al di là e nulla più varrà a trattenerlo, gli si tolgono gli amuleti perché il transito non ne sia reso più difficile e perciò più doloroso. Appena l'uomo è spirato, la parente più prossima ne dà l'annunzio, facendo un segno di croce con la candela accesa davanti alla bocca del defunto. Poi la salma viene vestita e deposta sopra una tavola coi piedi rivolti alla porta. Al suono delle campane che annunziano il decesso, accorrono i parenti e gli amici, gli uomini col gabbano chiuso fino alla gola e il cappuccio in testa, le

RICAMI, PIZZI E FILIGRANE ARRICCHISCONO LO SFARZOSO COSTUME DI GALA DI UNA FANCIULLA DI SINNAI, IN PROVINCIA DI CAGLIARI.

ORISTANO (CAGLIARI) – UN CARATTERISTICO ANGOLO DEL MERCATO: CIPOLLE E... ZAMPETTI DI AGNELLO. *(Fot. Enit)*

PASTORE DI ORGOSOLO, IN PROVINCIA DI NUORO. *(Fot. R. Larco)*

donne vestite di nero, col fazzoletto calato sugli occhi. Ciascuno prende il suo posto intorno al morto, secondo il grado di parentela. Nell'austero silenzio degli uomini si levano le voci querule delle donne, fra le quali risuona il lamento dell'« attittadora », la lamentatrice di professione, che ha l'incarico ufficiale di celebrare le lodi del defunto e di piangere e gemere sulla sua morte.

Della cerimonia funebre fa parte anche il banchetto preparato dagli amici, che si svolge nel più assoluto silenzio. Gli uomini che la notte vegliano il morto mangiano pane e mele, avendo cura di lasciarne una porzione anche per il defunto. Dopo nove giorni dal seppellimento, i parenti distribuiscono agli amici « sas paneddas », piccoli pani, oltre ai maccheroni conditi col solo formaggio. Con questa specie di cena funebre ha termine il rito dei morti.

C'è, come si vede, in questo popolo, un miscuglio di superstizione, di religiosità, di ingenua bontà, che ne costituisce il pittoresco folclore; ma quanto al valore, alla nobiltà e all'onestà di questa magnifica razza, nulla è forse più schiettamente italiano e latino.

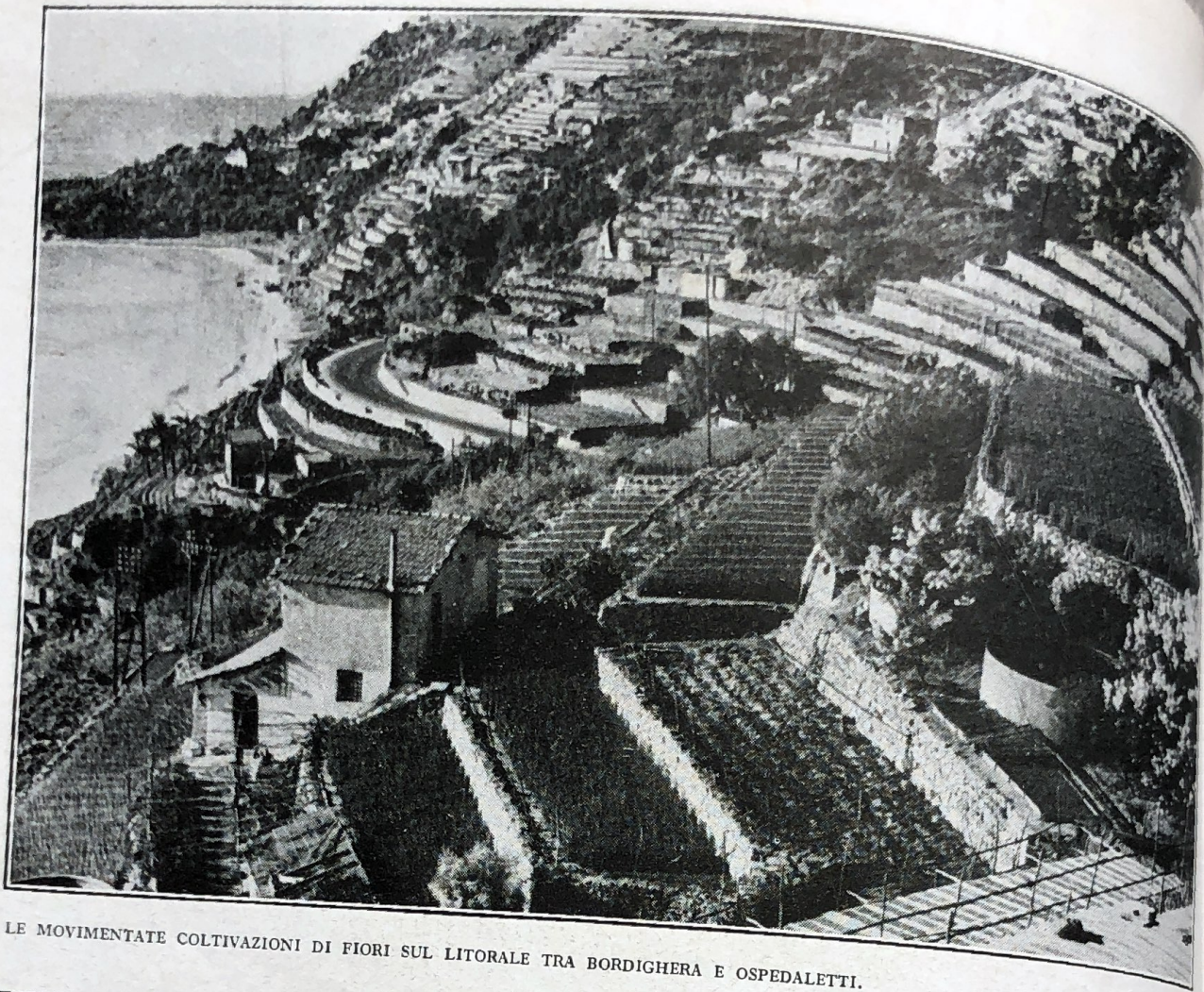
M. MENICUCCI

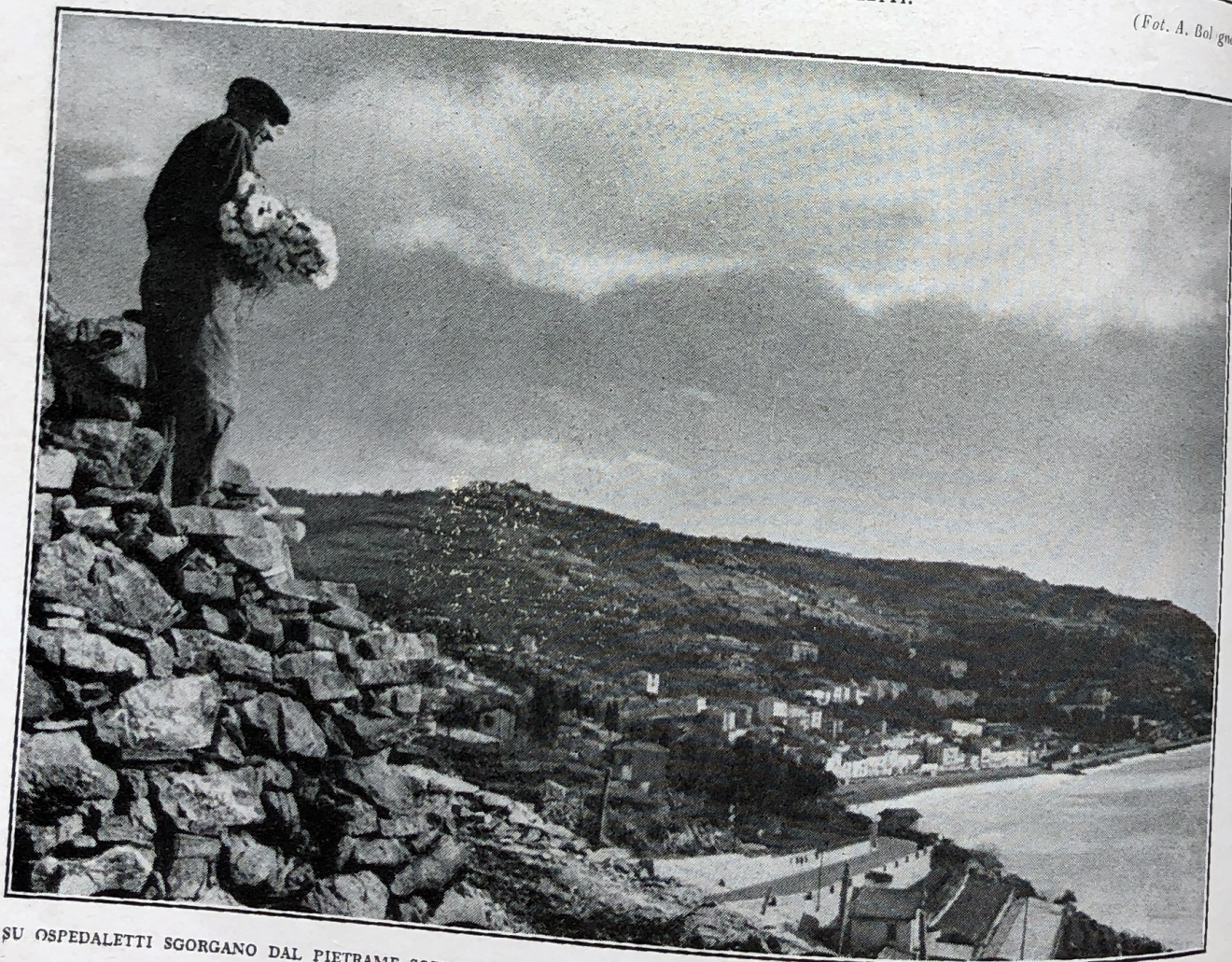
La rupe che dà fiori

Si costeggia da Savona a Ventimiglia lungo una musica d'insenature in cui, con rare pause di piccole e dolci spiagge, le alture tendono al mare: ma non vi scoscendono violente e drammatiche come nel tratto opposto della riviera di levante tra La Spezia e Sestri: pare che s'avvicinino caute, per portare alla marina le loro piccole pinete, così aspre del fortore delle resine, ma così splendenti di verde, dal bronzo all'oro: e in certi punti, con la mischianza estrosa che fa così caratteristica la costiera ligure, i pini si insinuano tra le palme, o fan grovigli decorativi con gli uliveti e le vigne, da cui sfrecciano neri e saldi i cipressi.

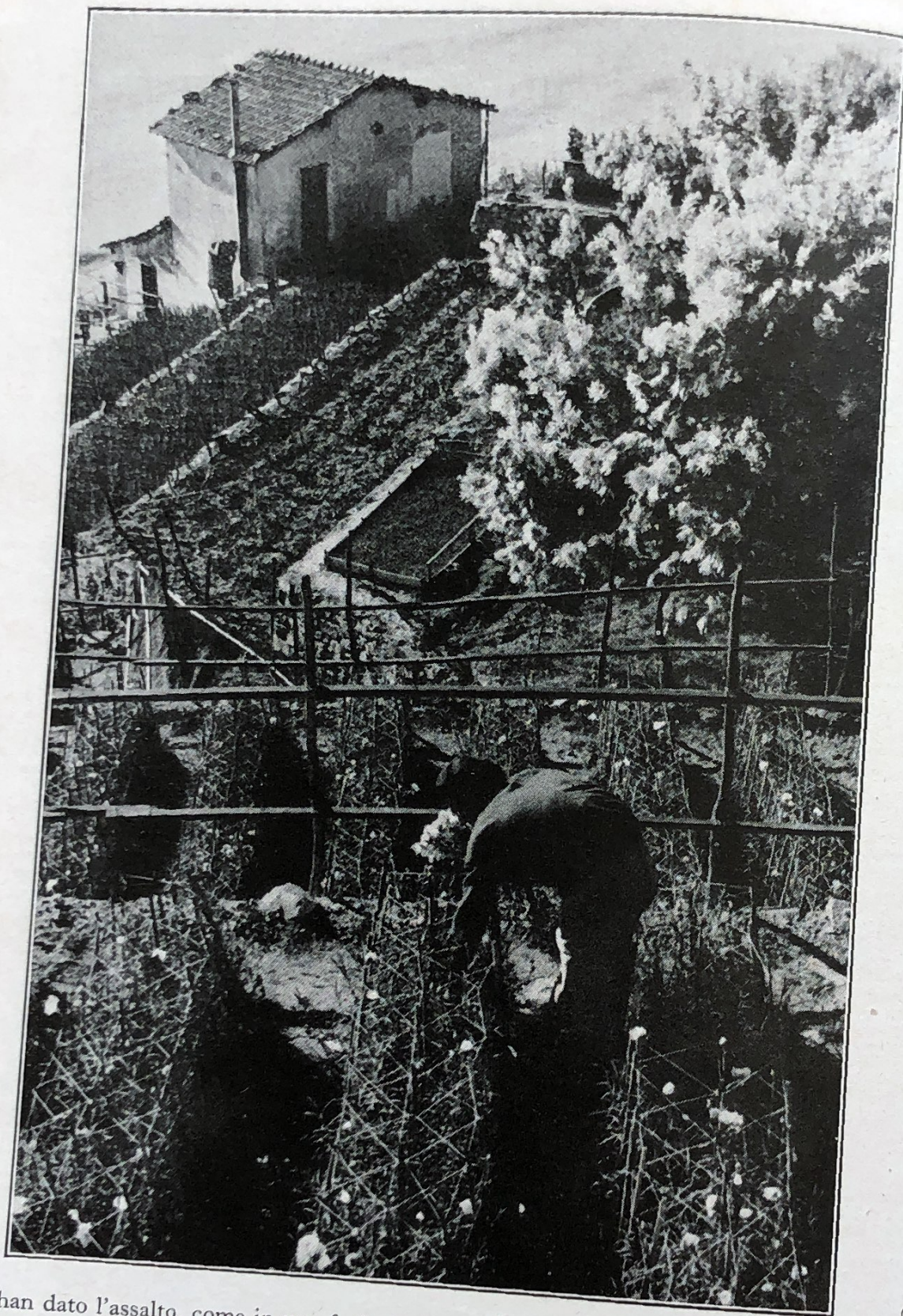
San Remo è al cuore di questo ondeggiamento di punte e di rade, su un mare che è, dopo quello della Sicilia e di Capri, il più azzurro d'Italia, e sotto un cielo d'una limpidezza clemente. E per questo accostarsi dell'altura alla riva, può sventagliare nei suoi viali principeschi i ciuffi grandiosi dei palmizi, e sospingere, in arrampicate qualche volta ardite, su per i declivi verdissimi, gli alberghi e le ville.

San Remo, città: luogo d'agi e di piaceri; porto tranquillo ai riposi d'anime tormentate e di corpi stanchi; ma anche terra di gioie a chi può domandare alla vita tutti i suoi sorrisi.

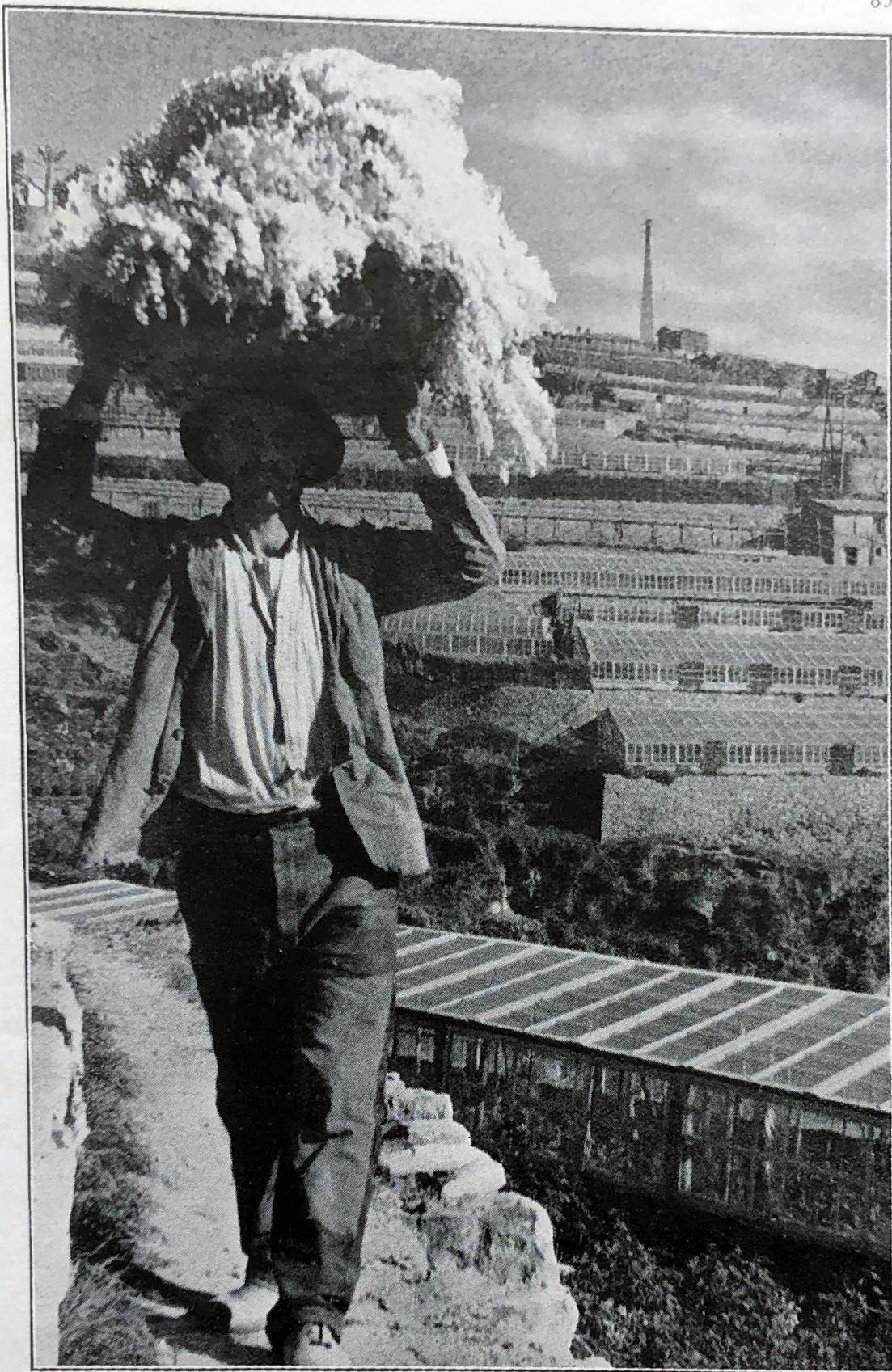
Ma sopra i giardini popolati di statue e di fontane, che occupano e variano la breve piana, si alza La Pigna: la vecchia cittadina ligure, di quando tutte e due le riviere erano soltanto covo di marinai e di pescatori, scalo di mercanti, piccoli arsenali di armatori. Una collinetta di cento metri, a cui le case del popolo navigatore

LE MOVIMENTATE COLTIVAZIONI DI FIORI SUL LITORALE TRA BORDIGHERA E OSPEDALETTI.

(Fot. A. Bologna)

SU OSPEDALETTI SGORGANO DAL PIETRAME SORRISO DI FIORI E GIOIA DI FIORICOLTORI.

(Fot. A. Bologna)

TRIONFI SULFUREI DI MIMOSE NELL'AZZURRO. *(Fot. A. Bologna)*

PICCOLA CASA, GRA
DE LETIZIA...

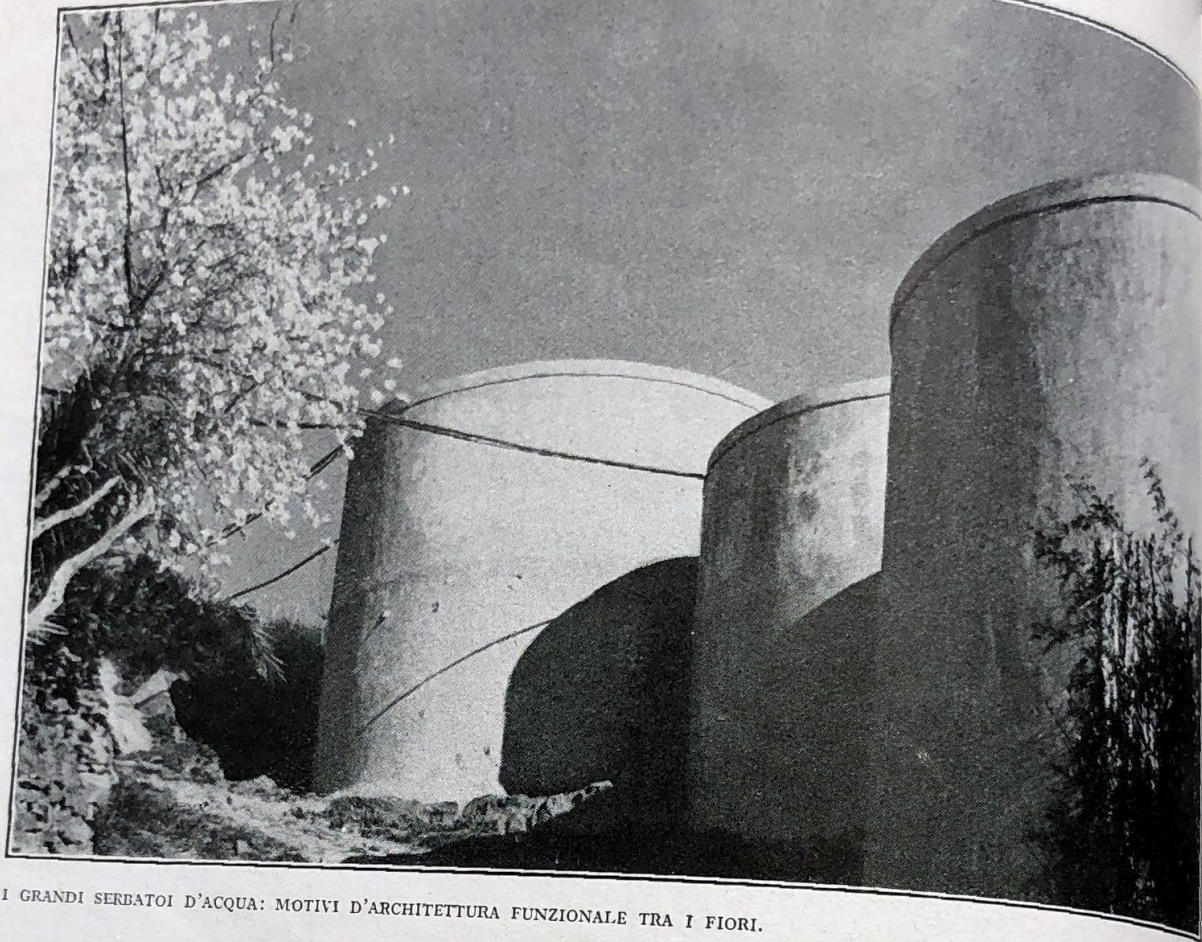
(Fot. A. Bologna)

han dato l'assalto, come in una furia di conquista; e lo spazio era poco, e il declivio brusco: e la terra a volte scossa da moti convulsi. Le case si sono abbrancate le une alle altre, con braccia di contrafforti e di archetti, limitando lo spazio delle strade al solco di viottoli montanini, non preoccupandosi che una casa possa guardar dentro l'altra, come si guardano nell'anima due che si fissano standosi a fronte. Ma l'amore del verde che ha sempre appassionato i Liguri, e trasforma ogni vecchio marinaio in un ortolano o in un giardiniere, ha fatto sprizzare dai terrazzi, dai ponticelli, dai balconi, e perfino di tra le pietre, fichi pazienti, viti spericolate, piumaggi di magre palme, cascate di geranii e di edere. E tutta la vecchia città, veramente serrata come una pigna, di cui ogni casa sia una scaglia, pare, nella stagione più propizia, la temeraria costruzione di un architetto giardiniere, che non abbia voluto che predominasse nella sua composizione né la muratura né la vegetazione.

(Fot. A. Bologna)

Ma quello che a San Remo, come centro di tutta la plaga che va fino a Bordighera e a Ventimiglia, ci incanta, sono i fiori.

Bisogna intenderci.

Quando si parla di San Remo come d'uno sfavillante cumulo di corolle (il poeta del mare non ha cantato dell'Italia il golfo di San Remo e il golfo di Palermo, col verso « e conche d'oro e canestre fiorite »?), si pensa che i torrenti di fiori che in certi mesi invadono i treni e si versano nelle città più lontane, e anche all'estero, riempiendo di splendore le vetrine dei negozi di lusso e le bancarelle dei mercanti randagi, debbano apparire come una visione improvvisa e abbagliante a chi scende a San Remo, avido della sua bellezza. Non è così: nulla, in questa felice contrada, di simile a quegli sterminati campi di tulipani e di giacinti che allagano le pianure olandesi, tra i pigri canali, senza alcun limite di fulgore e di spazio.

La bellezza che fa di San Remo uno dei più ambiti paradisi terrestri è quella dei giardini

I GRANDI SERBATOI D'ACQUA: MOTIVI D'ARCHITETTURA FUNZIONALE TRA I FIORI.

(Fot. A. Bologna)

pubblici e privati, che ornano d'aiuole la riva, d'alti fusti e di ventagli verdi i viali, circondano, ammantano, nascondono le ville.

In questo senso tutta San Remo marina è un giardino solo; e quando son fiorite le rose, o son fiorite le mimose, tra i verdi densi delle pergole, delle siepi, delle alberate, e gli arazzi violacei delle buganville, i colori impazzano nel sole sfolgorante e nella trasparenza dell'aria, come i profumi e i canti degli uccelli.

Ma i fiori che noi compriamo per le nostre gioie e per le nostre malinconie, e di cui illuminiamo e ridestiamo a vibrazioni di vita naturale la tetraggine delle nostre città, germinano da un nascosto miracolo.

Tra Capo Verde e Capo Nero, San Remo tripudia, gode e folleggia; ma in tutta la costa, fino a Bordighera e a Ventimiglia, lontano dalla vita di lusso e di piacere, una vita di lavoro, di fatica e d'ansia crea la carnale bellezza dei fiori, perché dai loro colori e dalle loro forme si esprima l'anima stessa della terra.

Non c'è nulla di veramente bello che non si paghi con travaglio segreto: e questa coltivazione di fiori par che voglia riaffermare la verità dolorosa che ci nobilita.

Chi giunge dalla Francia sulla riviera di ponente, e s'aspetta di vedersi balzare incontro una costiera che sia tutta un drappeggiamento come di tappeti persiani, nella varietà e nello sgargio dei fiori, ha da principio un senso di quasi comica delusione: petraie grigiastre che salgono fino ai crinali; scalinate di muretti a secco; forme cilindriche inesplicabili, come un seminio di torrioni mozzi, anch'essi d'un grigio opaco.

È questa l'esplosione di mimose, di larghe margherite gialle, di rose, ma soprattutto di garofani d'ogni grandezza, d'ogni colore, d'ogni tonalità? È proprio questa!

Soltanto che, vista dal basso, in scorcio, tutta la costiera non mostra che i muretti esterni delle coltivazioni, i quali si inseriscono nella petraia calcinata dal sole, e si innestano al legname e ai cristalli delle serre e alle coperture di tela e di stuoie.

E nella implacabile aridità e durezza della pietra è il miracolo della fioritura, e la gloria di questa gente.

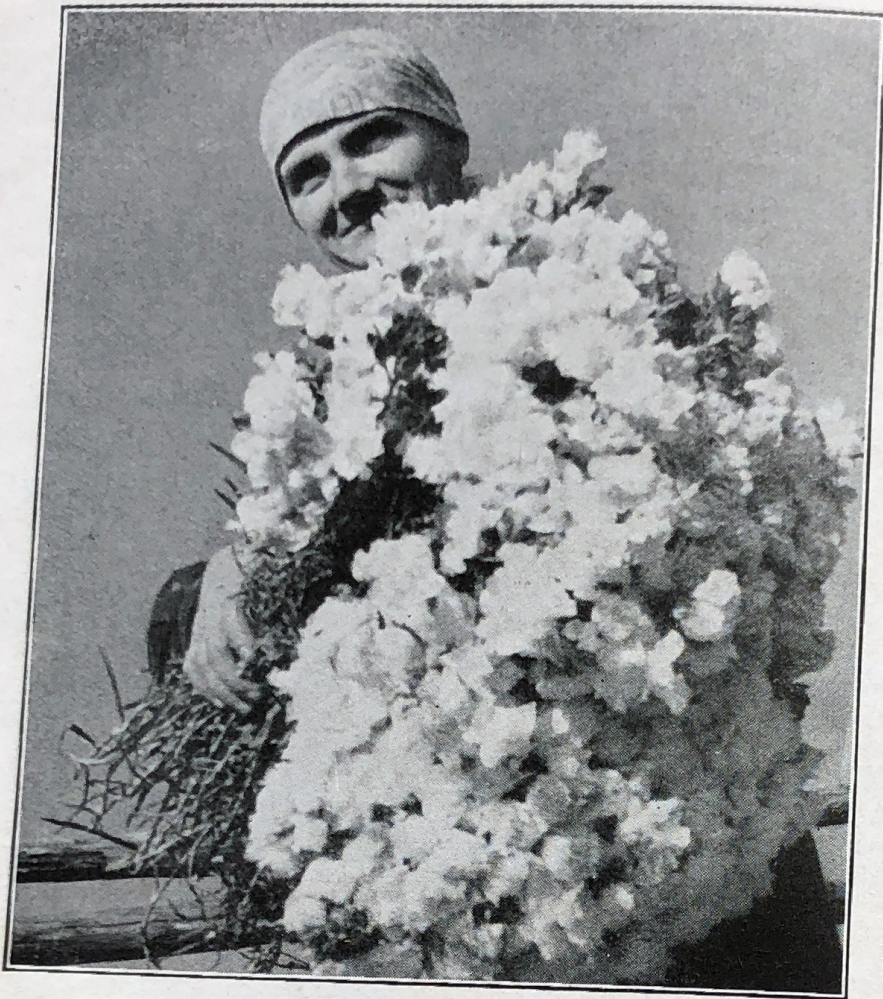
Una gente, come tutte le genti liguri, tenace fino all'ostinatezza, coraggiosa fino al sacrificio.

Non c'era qui che scoscendimento di roccia, d'una natura carsica, tutta nodi e scheggioni e crepe di sasso. Ma, sopra, un cielo che invocava i fiori; e, sotto, un mare disteso, che ispirava colori di fioritura con il suo azzurro e il suo verde e le sue schiume.

E allora questi ardimentosi han voluto trasformare la schiena ossosa del monte in una prodigiosa scalinata di aiuole.

Come i vignaioli delle Cinque Terre, all'estremità di levante del grande arco ligure, essi hanno fieramente lavorato di piccone: spaccato e pre-

LE STUOIE VIGILANO SULLA FIORITURA DELLE MARGHERITE. (Fot. A. Bologna)

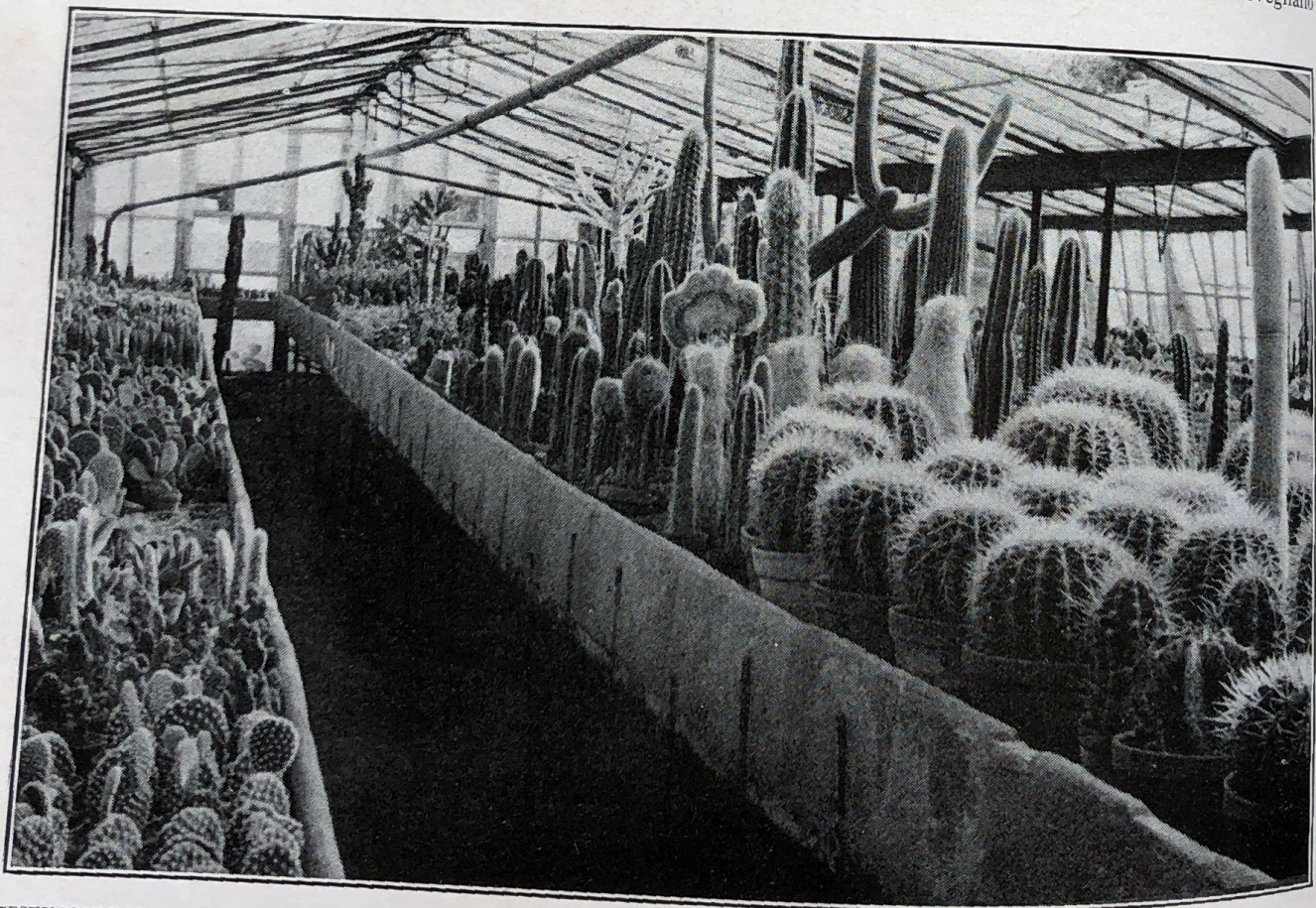
SCHIENE CURVE E MANI GENTILI: RACCOLTA DEI GAROFANI. (Fot. A. Bologna)

AULENTE TRIPUDIO DI GAROFANI BIANCHI. *(Fot. A. Bologna)*

cipitato giù per la china il [...] che sporgeva troppo, scavato [...] pianeggiamento, così ottenuto [...] gradini, il vuoto per contene[...] la terra; trasportato l'humus [...] spalle, corba dopo corba, a riem[...]pirne le cune di pietra.

Poi han piantato i garofani, [...] margherite, le rose, le viole.

Ma la terra aveva sete: e [...] mare non dà acqua per inaffia[...] le zolle; e dalle basse alture ro[...]ciose non calano che radi e spe[...]so aridi torrenti.

Bisognò raccogliere la pioggia a goccia a goccia; e spinger su l'acqua dalla piana con tubazioni e pompe: e ogni sorso era benedizione, ma anche un tesoro da vigilare come pietre preziose. Allora sono sorti da per tutto, al margine delle piccole proprietà dei fioricoltori, questi serbatoi cilindrici, isolati, a coppie, a gruppi, che mettono per il declivio, tra muro e muro, la curiosa nota delle loro forme funzionali, come in una audace architettura novecentesca.

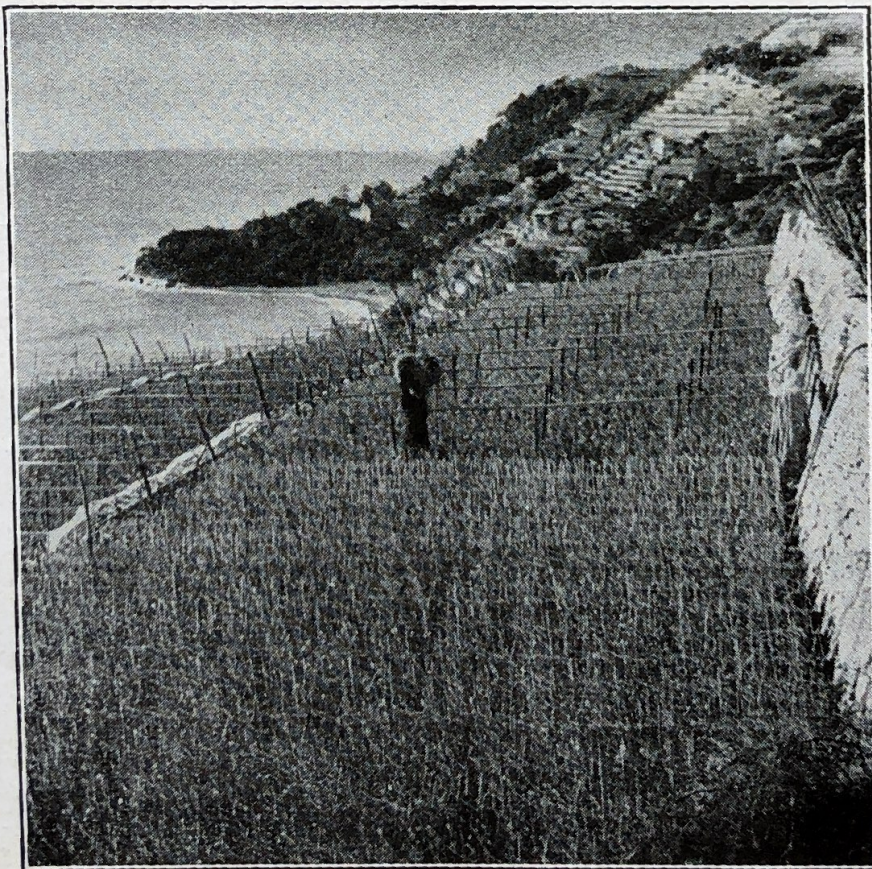
Ma qualche volta tutti i santi si mettono ad aiutarci nello stesso momento, e la pioggia viene a scroscio; e a volte si svegliano

TESTIMONIANZE SICURE D'UN CLIMA SOLARE. *(Fot. A. Bologna)*

ANIME IMPRIGIONATE... (*Fot. A. Bologna*)

tutti i diavoli, e la grandine saetta e mitraglia tutta la costiera: o, più insidioso e distruttore, il gelo rinnega d'improvviso la mitezza di questo clima, e addenta cespi e alberi, e cuoce e isterilisce fronde e fiori.

Perciò è necessario star sempre in sentinella, col cuore che trema a ogni addensarsi di nuvole all'orizzonte, ad ogni fischiare di libeccio o urlare di scirocco, anche la notte; e balzare a un rombo di tuono, e precipitarsi all'aperto, e fare scorrer le tende, e dipanare i rotoli di stuoie, e chiudere i vetri delle serre.

Lotta estenuante, e qualche volta vana.

Ma anche quando la stagione è favorevole, e freschezza e tepore si alternano con gradevoli carezze sui fiori che prosperano e splendono, quante ore di schiena curva, a zappettare, a concimare, a ripulire il terreno; ad accompagnare su su lungo le

VENTIMIGLIA: I GAROFANI, LE GRADINATE, IL MARE. (*Fot. A. Bologna*)

IL MERCATO DEI FIORI A VENTIMIGLIA: I FASCI PER LE RIVENDITE.

(Fot. A. Bologna)

SULLA VIA AURELIA: PALME, CIPRESSI E FIORI.

(Fot. A. Bologna)

cannucce o i fili di ferro le piantine che si scapricciano, a rimondare dai seccumi, a difendere dagli insetti... E anche la raccolta dei bei tralci fioriti è uno sforzo.

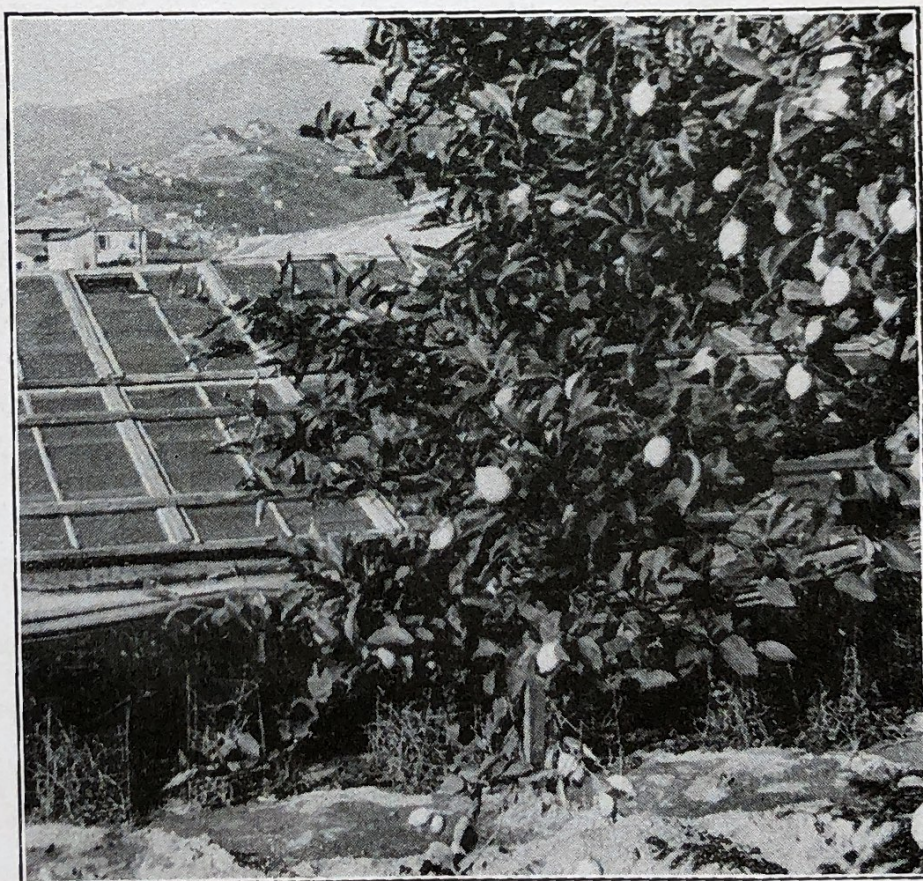
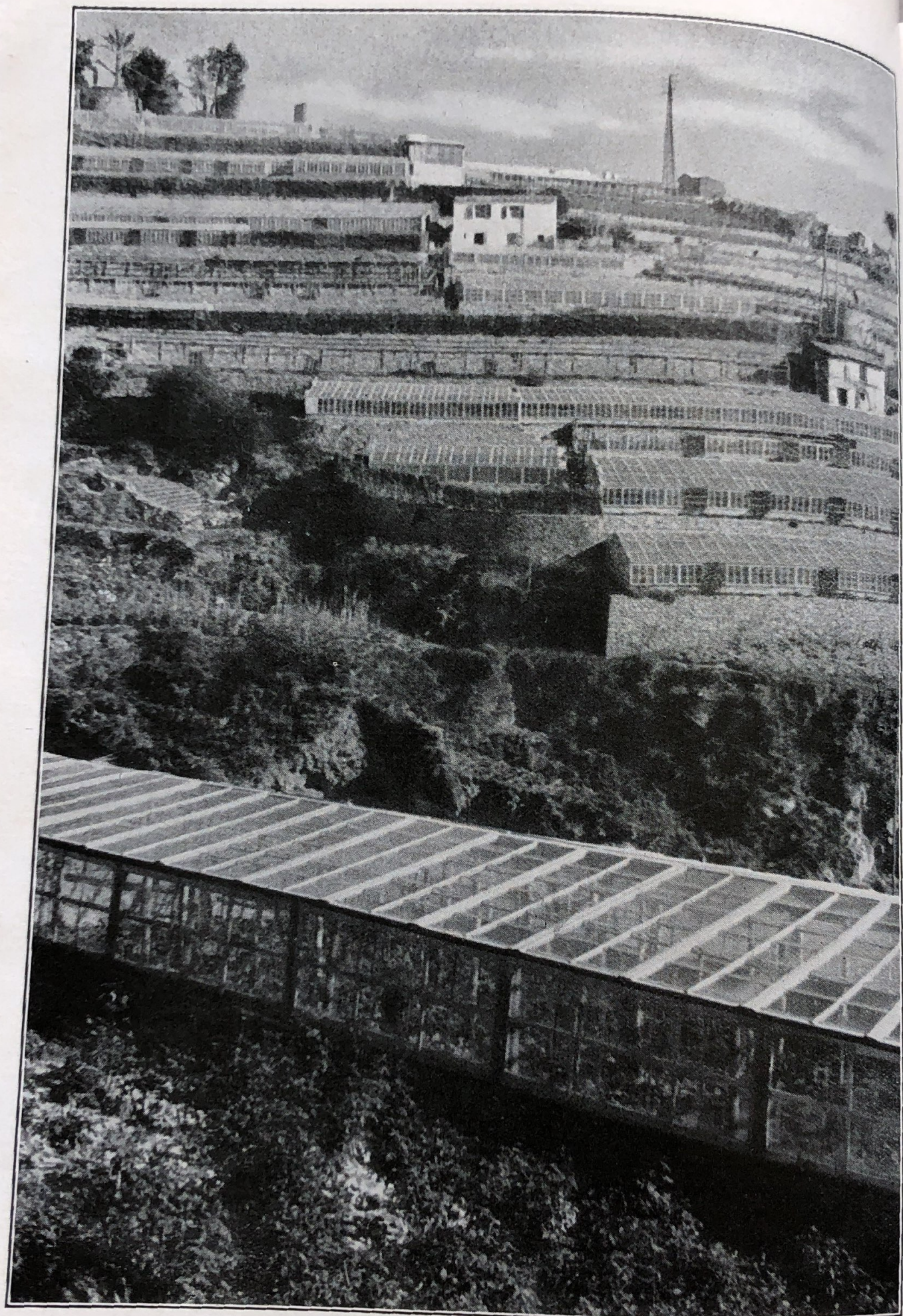
Ma non c'è artiere che non abbia gioia dal suo lavoro; e ogni lavoro modella la vita e quasi le membra dell'artiere.

Bellezza di fiori: bellezza di gioventù gagliarda, sana, ridente: i Liguri non sono una razza di flessibile e armoniosa bellezza: ben costrutti, ma rudi, hanno volti di linee forti ed espressive, prosperose e salde, ma raramente soavi; e le mani di gente abituata a trattare con la stessa resistenza la vanga e il remo, il paletto della vigna, o la matassa della rete. Ma questa gente che coltiva i fiori acquista una sua nobiltà di figura, di gesto, di espressione.

IL MERCATO DEI FIORI A VENTIMIGLIA: I MAZZI PER LE OFFERTE. *(Fot. A. Bologna)*

Sebbene i fiori sieno per essi materia e prodotto d'una loro industria e d'un loro commercio, non è possibile che si sottraggano alla sensazione dell'armonia di forme e di colori, e del profumo, che vengono dal campo della loro fatica.

E quando una di queste solide ragazze si raccoglie al seno una bracciata di fiori che le accarezzano col loro fresco tocco la guancia, par che dai suoi occhi rida la primavera; e quando uno di questi mal vestiti operai s'alza sul capo una cesta di mimose e va, sembra una statua, e dal suo volto emana l'orgoglio d'una vittoria.

Appena i fiori son giunti al mercato, tutto questo senso di asprezza della rupe, di fatica dura e lunga, di ansia nel rischio, sembra tramutarsi in una facilità e pienezza improvvisa.

VENTIMIGLIA: SERRE DI GAROFANI E LIMONETI. *(Fot. A. Bologna)*

OSPEDALETTI: SERRE A VETRI PER I ROSAI.

(*Fot. A. Bologna*)

CORNICI DI PALME E MIMOSE SU BORDIGHERA. *(Fot. A. Bologna)*

Chi non è abituato a vedere questi ammassi di fiori in una piccola piazza, o sotto gli archi di una loggia, come a Ventimiglia, resta quasi sbalordito: i fasci dei garofani (questo lembo della riviera è soprattutto la patria dei garofani), son serrati in modo che i fiori fanno sulle cime degli steli tutto un guanciale di velluto, in cui non si distingue fiore da fiore, ma par di vedere, o di palpare, una materia misteriosa e non mai veduta, in cui la carne delle corolle ha il fremito della vita: e i colori sono come gridi: il bianco di marmo spaccato di fresco, un po' vaporante di verde e d'azzurro nella sua splendidezza; il rosa come della gota d'un bambino lattante; e tutti i rossi: quello che fiammeggia come fuoco, quello che si incupisce in un paonazzo profondo, quello che quasi si annera come la polpa di certe ciliege dure.

I mazzi sono presi a fasci, balzano dai carri a terra, da terra ai banchi, dai banchi ad altri carri, in un va e vieni di cui non si capisce il filo conduttore, se non sia nel grido e nei rapidi appunti a matita dei mercanti che traversano queste righe di cumuli splendenti: e il carosello dei mazzi continua per ore e ore.

Tuttavia in questo lavoro, che ha tutta la frenesia di un mercato all'ingrosso, ogni attento osservatore nota una grazia che è esperienza, una delicatezza che è amore della propria opera, per cui non un fiore cade, non un fascio si ammacca: e queste delicatissime creature della terra possono accumularsi a montagne, scendere, diramarsi in cento rivoli, e arrivare alle città lontane che li attendono, freschi, odorosi, vivissimi.

Ma più in là, a pochi passi dal mercato che pare una borsa di valori, è il più aristocratico e raccolto mercato dei fiori per la gente che se li compra individualmente, ansiosa di un dono, o di una raccolta gioia familiare: e i fiori sono legati in più aerei ciuffi, e fasciati di carte quasi trasparenti, e poggiati gli uni accanto agli altri col gesto che suggeriscono le cose preziose.

San Remo e la sua regione vanno visti sotto questi due aspetti: quello del piacere e quello del lavoro; quello dei giardini e quello delle serre; quello della grassa terra che si impenna e si impiuma di palme, d'oleandri e di mimose, e quello del sasso arido e lucente, il quale si disgrega e scioglie in un po' di terra ferace, che il sudore degli uomini rende, più di qualsiasi geniale concimazione scientifica, feconda e beata.

Una medesima città e due mondi; una medesima regione e due ideali.

ETTORE COZZANI

SIUSI D'INVERNO.

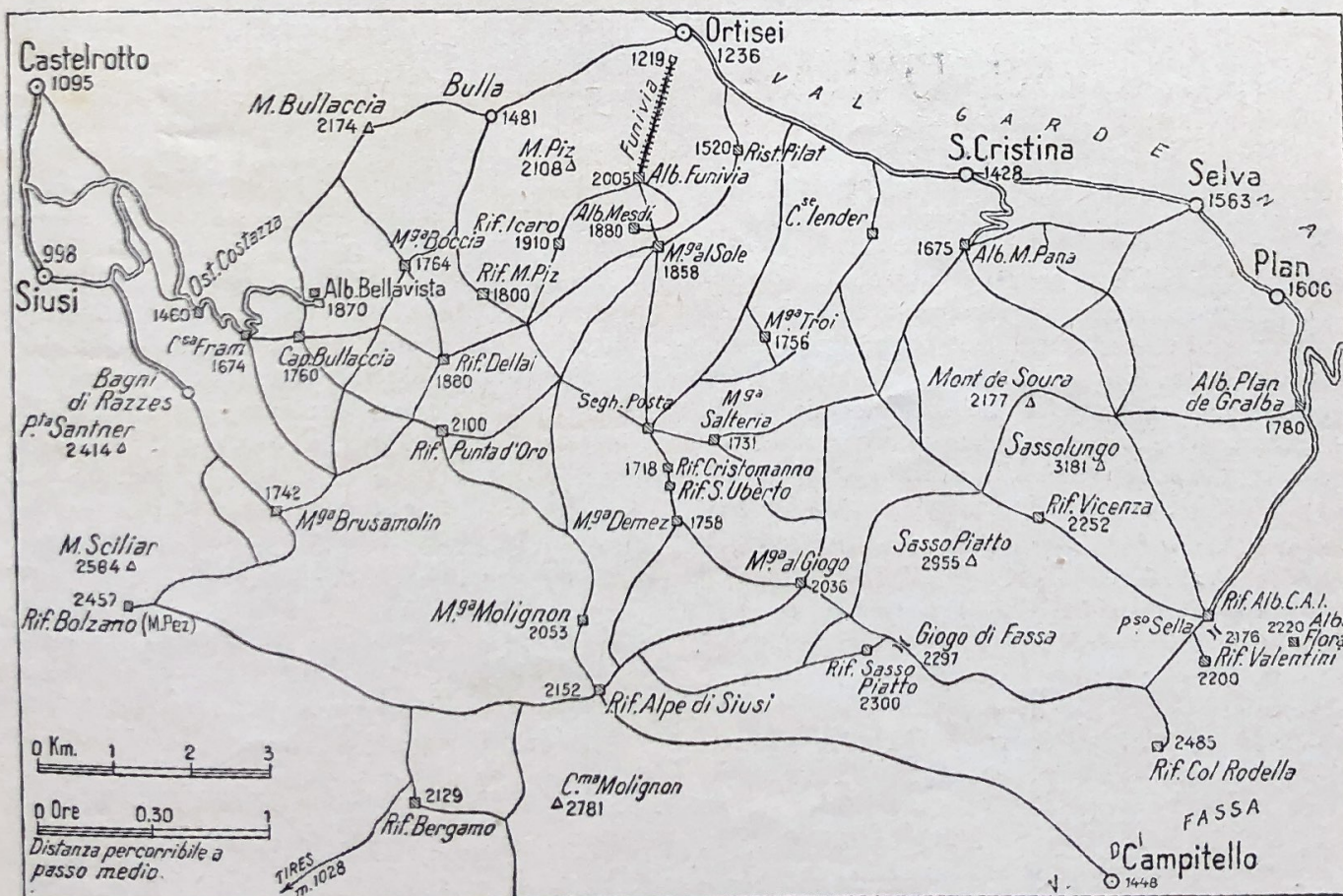
(Fot. I. F. Amonn)

DALLA VAL D'ISARCO ALL'ALPE DI SIUSI CON LA NUOVA STRADA

Al ventitreesimo chilometro della strada nazionale Bolzano-Brennero, là dove la valle dell'Isarco comincia ad aprirsi a più ampio respiro, e dove un insolito movimento di maestranze attorno a cumuli di materiali da costruzione e capannoni e scroscio d'acque e rombo di macchinari in azione denunciano l'esistenza di un immane cantiere, giace Ponte Gardena, luogo che ha assunto in questi ultimi anni importanza notevole sotto duplice aspetto: come centro industriale e come punto di smistamento di correnti turistiche. Qui si trova, infatti, la diga di sbarramento dell'Isarco con il vastissimo bacino di presa d'acqua per la centrale elettrica di Cardano, la più potente d'Italia e tra le più potenti d'Europa. È pure nelle vicinanze immediate di Ponte Gardena la nuova centrale sotterranea della *Montecatini*, che apre proprio sulla strada nazionale del Brennero la vastissima galleria d'accesso, e che trovasi tuttora in corso di finitura.

Proprio a Ponte Gardena si dividono le due intense correnti di visitatori che si dirigono a sinistra in Val Gardena e a destra nella zona di Castelrotto-Siusi. Lasciata la nazionale per il Brennero, appena varcato il caratteristico Ponte Starza, sospeso sull'Isarco, la strada oltrepassa il fascio di binari della linea elettrificata Bolzano-Brennero-Val Pusteria e porta subito all'incrocio dei due importanti tronchi stradali prima nominati, i quali servono le zone alpine della provincia di Bolzano che occupano rispettivamente il primo ed il secondo posto nella classifica delle stazioni alpine della provincia stessa: la Val Gardena e l'altopiano di Castelrotto-Siusi.

Voltiamo a destra, per coprire rapidamente i 10 chilometri e mezzo che ci porteranno al centro del magnifico altopiano contornante il grande massiccio del Bullaccia, a sua volta punto di partenza per quello sovrastante dell'Alpe di Siusi. La strada corre per qualche centinaio di metri in piano, parallela alla linea fer-

SIUSI D'ESTATE. *(Fot. I. F. Amonn)*

PIANTA SCHEMATICA DEI PERCORSI DELL'ALPE DI SIUSI.

IL SASSOLUNGO E IL SASSOPIATTO IN VESTE ESTIVA, DALL'ALPE DI SIUSI. *(Fot. I. F. Amonn)*

roviaria, lungo il versante dominato dal poderoso maniero di Castelforte al Dirsin, uno dei più pittoreschi della provincia. Non è storicamente certo quando il castello sia stato costruito, ma attestano i documenti che già nel 1200 esisteva e che nel 1290 apparteneva alla potente famiglia dei nobili di Velturno, per passare quindi in possesso dei signori di Villandro, che poi presero quel nome di Wolkenstein, portato anche dal famoso trovatore Osvaldo. Il maniero venne certamente eretto sulle rovine di una fortificazione romana: l'importanza del posto risale, dunque, già ai tempi antichi, quando sotto il castello, posto sulla roccia in un punto dominante, passava la strada per Castelrotto, che era pure sede fortificata di un presidio romano. Testimonianze pagane sono le lapidi trovate sul posto ed attualmente murate all'ingresso del castello, portanti iscrizioni latine, lapidi che accennano alla Dea madre Iside, dai pagani venerata a Sabbiona. Poco oltre il castello, la strada si eleva decisamente, lasciando visibile a destra la parte media della valle d'Isarco che si presenta allo sguardo povera di abitati nel fondo, ma punteggiata di campanili e rallegrata da floride fattorie nella sua parte media, dove il soleggiato pendio a sinistra dell'Isarco è dominato dalla caratteristica chiesetta di S. Nicolò e si spinge, poi con un altro balzo, a raggiungere le prime frazioni di un'altra zona turisticamente rinomata, quella del Renon vero e proprio. Chi da qualche anno non abbia più percorsa la strada da Ponte Gardena a Siusi sarà piacevolmente sorpreso dalle importanti migliorie dovute alla Provincia: la sede stradale è stata allargata, sono stati eliminati parecchi tornanti ciechi; ed il tracciato delle arditissime serpentine fra il terzo ed il quarto chilometro, sospese a picco sulla vallata in fondo alla quale si scorgono ancora brillare i binari della linea ferroviaria del Brennero, è stato ora corretto in modo da renderlo di pendenza uniforme e immune dai fastidiosi franamenti di materiale detritico, che prima venivano frequentemente ad ingombrarlo. Chiusa la serie delle serpentine, che ci hanno fatto rapidamente guadagnar quota, la strada s'imbatte per la prima volta in un caseggiato: la trattoria « Al Dazio »; quindi risale e s'inoltra in uno scenario estremamente pittoresco: sono rocce levigate di rosso porfido, che sovrastano a picco la valle e tanto la stringono che la strada, per continuare verso levante, ha dovuto aprirsi il varco in galleria. È una lunga manica oscura, il cui taglio grossolano, a forti sporgenze, conferisce un aspro sapore primitivo a questo tratto del percorso, vigilato, prima e dopo la galleria, da grandi crocifissi in legno che poi si succederanno frequentemente fino a Siusi. Oltrepassata la galleria, la leggerezza frizzante dell'aria, il tono più severo della vegetazione, che tende i suoi rami sul torrente scrosciante a sinistra della strada, ci avvertono

LA STRADA PER L'ALPE: VEDUTA VERSO IL RENON. (*Fot. G. Pellini*)

LA VILLA IBSEN AL PUNTO D'ARRIVO DELLA PRIMA TRATTA. (*Fot. G. Pellini*)

UN TORNANTE DELLA STRADA DI SIUSI: NELLO SFONDO, LO SCILIAR. (*Fot. Misinato*)

che siamo ormai prossimi ai mille metri di altezza. Ci imbattiamo in una segheria ornata di pregevoli figurazioni pittoriche, e subito dopo contro il cielo si profilano alte le prime case di Castelrotto (km. 7,6), che raggiungeremo in pochi minuti contornando con alcune curve ardite le decise asperità del terreno che ancora ci separano dalla meta.

Castelrotto, il latino *Castrum Ruptum*, posto a 1060 metri sul mare, centro di un Comune vastissimo, uno dei più vasti della provincia di Bolzano, ci presenta subito un volto sincero, luminoso, pieno di serena leggiadria, che traspare dalle case chiare circondate da folta vegetazione arborea e sovrastate da un grande altissimo campanile dal cupolone verde, che sarà d'ora in poi uno dei motivi fondamentali del paesaggio dell'altopiano.

La traversa del paese, convenientemente asfaltata, dice la cura con la quale si è provveduto dalla Provincia alla bonifica stradale di questa zona, sino a ieri, sotto questo riguardo, tanto poco fortunata. Appena lasciata la piazza di Castelrotto, sulla quale da tutte le finestre s'affacciano prodigiose violente fioriture di gerani, la strada passa sotto la chiesetta di S. Anna, offrendoci un panorama incantevole. Di fronte, oltre la vasta distesa pianeggiante della foresta Laranza, lo Sciliar si eleva ampio e maestoso, fiancheggiato dalla strapiombante Punta Santner e continuato a levante dalle Laste di Terrarossa; a ponente, il Corno del Renon, coperto di foreste e cosparso di villaggi; verso nord l'intero paese di Castelrotto, con la corona di colli bo-

scosi che lo proteggono a settentrione, poi le piane, amplissime praterie che si spingono fino al Colle di San Michele, vigilato da una stupenda chiesetta di stile romanico; più in fondo, il Rasciesa e le cime delle Odle, guizzanti come lingue di fiamma dalla moderata animazione del paesaggio; a levante il Monte Bullaccia, avamposto delle sconfinate distese dell'Alpe di Siusi. Ma Siusi (km. 10,5) ci chiama e, dopo che la strada ha sorpassato l'altura di Telve per abbassarsi subito in direzione sud, ci si presenta raccolto ai piedi della Santner con i suoi 18 alberghi e le sue belle ville, con le sue nuove scuole, con i suoi campi da *tennis*, le sue piscine, il suo solario, con i suoi boschi di conifere folti ed austeri come pochissimi altri, con le rovine del Castelvecchio, già dimora del trovatore Osvaldo di Wolkenstein, appollaiate ai piedi dello Sciliar, romantica testimonianza di tempi che furono, e sede tuttora di belle poetiche leggende.

UN PITTORESCO TRATTO SOTTO BOSCO. NELLO SFONDO, LE PUNTE EURINGEN E SANTNER.

Da Castelrotto e da Siusi all'Alpe.

Costruita negli anni 1937-38, su progetto dell'ing. Tagliazucca, la nuova strada si può dividere in tre tratti, primo dei quali è quello che dal centro di Siusi porta alla villa Ibsen. È costituita dal tronco preesistente, in parte rifatto, in parte opportunamente adattato, il quale, partendo all'altezza dell'albergo *Siusi* a quota 1015, dopo un primo breve tratto in forte salita abbandona l'abitato, procede in direzione ovest-est verso i folti boschi che tappezzano i declivi del Rio Freddo, e traversa belle praterie cosparse di ville signorili, quasi tutte di recente

UN TORNANTE VERSO LO SBOCCO DELLA STRADA SULL'ALPE. NEL FONDO, IL GRUPPO DELL'ADAMELLO.

CASTELROTTO, IL CAPOLUOGO DEL COMUNE (M. 1095), COI SUOI BOSCHI E LE SUE VASTE PRATERIE. *(Fot. I. F. Amonn)*

costruzione. Castelrotto e Siusi vantano infatti un complesso di belle ville moderne, con vasti giardini ricchi di vegetazione, molte attorniate dal bosco, tutte graziose e di gusto squisito, nella grande maggioranza aperte al forestiero.

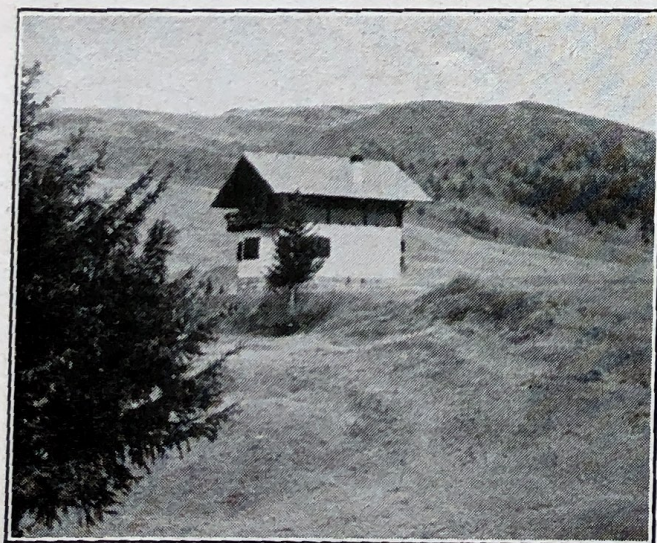
Enrico Ibsen, che ben conosceva le terre atesine, tra tutte elesse per sua dimora proprio Siusi, e proprio ai 1095 metri di quota della villa Ibsen ha fine il primo pittoresco tratto della strada per l'Alpe e prende inizio il secondo, che comincia subito ad attaccare il costone sud-ovest del Monte Bullaccia (m. 2174), e lo scala con numerosi tornanti alternati a tratti che si svolgono ad arco per costeggiare i canaloni che ne solcano verticalmente il pendio. Qui la strada automobilistica usufruisce, soltanto per poche diecine di metri, del tracciato della vecchia ripida carrettabile a ciottolato; tocca, a circa metà percorso, il belvedere dell'osteria *Costazza* (metri 1460), quindi taglia vetuste abetaie e raggiunge, dopo 7 chilometri, l'albergo *Fram* (metri 1674). Questa parte del percorso è certo quella panoramicamente più interessante: di mano in mano che la strada prende quota, Siusi si rivela all'occhio del viaggiatore nei suoi minimi dettagli, sovrastata al sud dalla vetta della Punta Santner e dai fianchi verticali dello Sciliar, mentre verso occidente la veduta si allarga in una successione di piani sempre più lontani, compendio di zone turisticamente famosissime. Più vicino è quello lentamente ondulato della foresta Laranza, oltre la quale s'indovina il profondo avvallamento della valle d'Isarco, a sua volta sovrastata dal Corno di Renon (m. 2260), sui cui fianchi s'annidano le case di Collalbo (m. 1149), capoluogo del Renon, con la frazione Longomoso e, più a sud, la stazione rivale e consorella di Soprabolzano (m. 1221). Più lontano emerge il profilo rettilineo della Mendola, e da ultimo, lontanissime contro il cielo, si distaccano le cime del Brenta e dell'Adamello, eternamente bianche di neve. I 7 chilometri del tratto da villa Ibsen all'albergo *Fram* sono percorsi con una pendenza minima del 4%, massima dell'11,75 e media del 9,50%. Di qui prende inizio l'ultimo tratto, che giunge all'albergo *Bellavista*, a quota 1870, e termina in uno spazioso piazzale di manovra. Quest'ultimo tratto di 2060 metri ha una pendenza minima dell'1%, massima dell'11% e media del 9%. Il terzo tronco, in corso di costruzione, è quello che, staccandosi dalla comunale Castelrotto-Siusi a Telven, località posta a metà percorso tra le due stazioni, permetterà l'allacciamento diretto alla strada dell'Alpe, senza obbligo di deviazione fino a Siusi. Questo tratto – che si svolgerà sulle più basse propaggini del Bullaccia, passando a monte della caratteristica chiesetta di San Valentino, di origine trecentesca, rifatta nel 1600, situata al nord di Siusi – sarà compiuto per il luglio 1939.

L'utilità della nuova strada non si esaurisce, del resto, nell'ambito del turismo. Essa sola, in-

L'ANTICO MANIERO DI CASTELFORTE AL DIRSIN, A PONTE GARDENA. *(Fot. I. F. Amonn)*

GRANDI DISTESE DI PASCOLI E DI FORESTE: L'ALPE DI SIUSI IN ESTATE. *(Fot. I. F. Amonn)*

MOTIVO INVERNALE DELL'ALPE DI SIUSI.

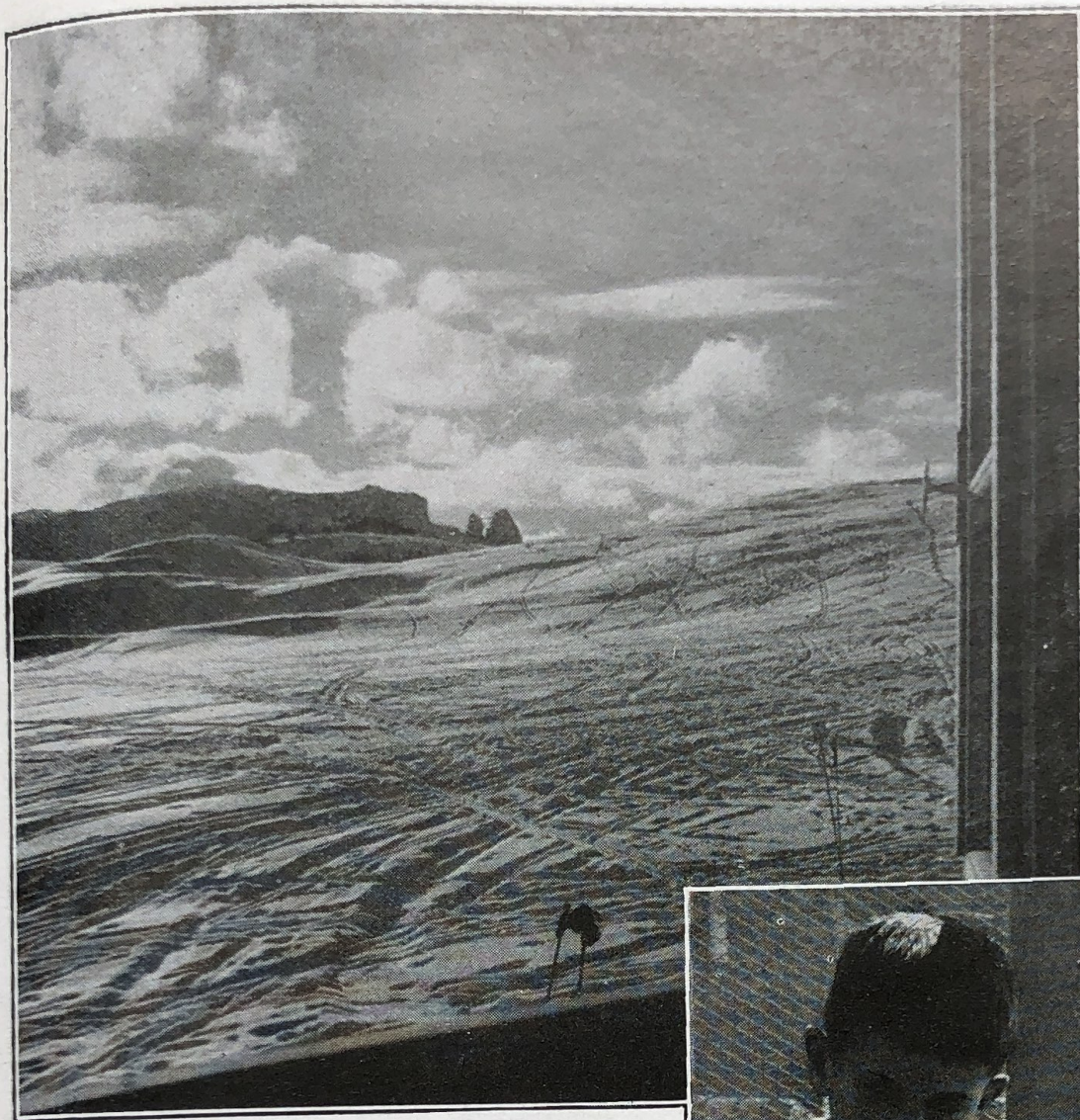
(Fot. L. Vanzo)

PRIMI GRAZIOSISSIMI ESEMPLARI DELL'EDILIZIA ALPINA IN VIA DI SVILUPPO. *(Fot. G. Pellini)*

fatti, è venuta a rendere possibile il trasporto rapido all'Alpe dei materiali da costruzione occorrenti per nuove opere, ed il trasporto a valle delle riserve di foraggio che restano disponibili sull'Alpe, dopo terminato il periodo dell'alpeggio delle mandre. Alla funzione turistica si aggiunge, quindi, la importante funzione edilizia, economica ed agraria.

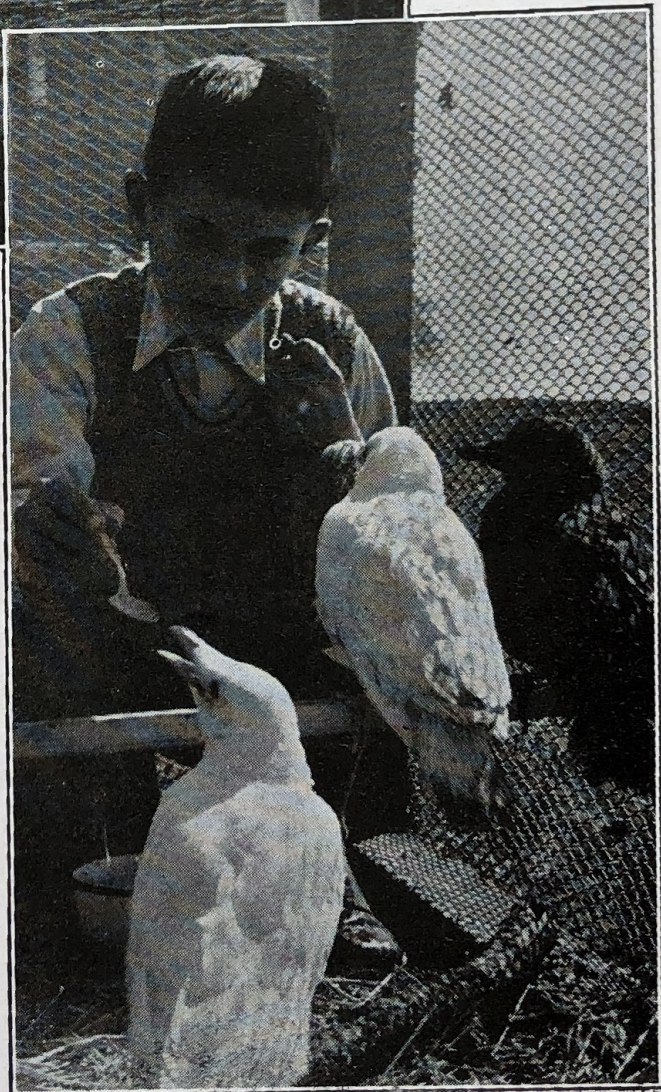
Se si considera che quello di Castelrotto è Comune ad economia prevalentemente agricola, e che soltanto al lavoro dei campi si dedica la grande maggioranza di una popolazione sparsa in fattorie per lo più isolate e molto lontane l'una dall'altra; se si considera altresì che le possibilità dell'Alpe di Siusi, come zona di soggiorno di alta montagna, sono quasi tutte ancora in divenire, non si potrà disconoscere che l'impresa del collegamento di Castelrotto e Siusi con l'Alpe rappresenta un atto di coraggio e di fede degno d'encomio.

Itinerari e attrezzatura dell'Alpe di Siusi.

Raggiunto il piazzale terminale, a lato del quale trovasi pronta un'autorimessa capace di 50 macchine, i veicoli debbono fermarsi e cedere il passo allo scarpone ferrato. Gli itinerari che si snodano attraverso l'Alpe sono numero-

VICINO ALLA MALGA DEL SOLE (M. 1858).

(Fot. L. Vanzo)

sissimi e di una immensa varietà. Sono, anzitutto, comode passeggiate di ogni lunghezza che portano ai rifugi più o meno lontani costellanti l'enorme distesa di pascoli.

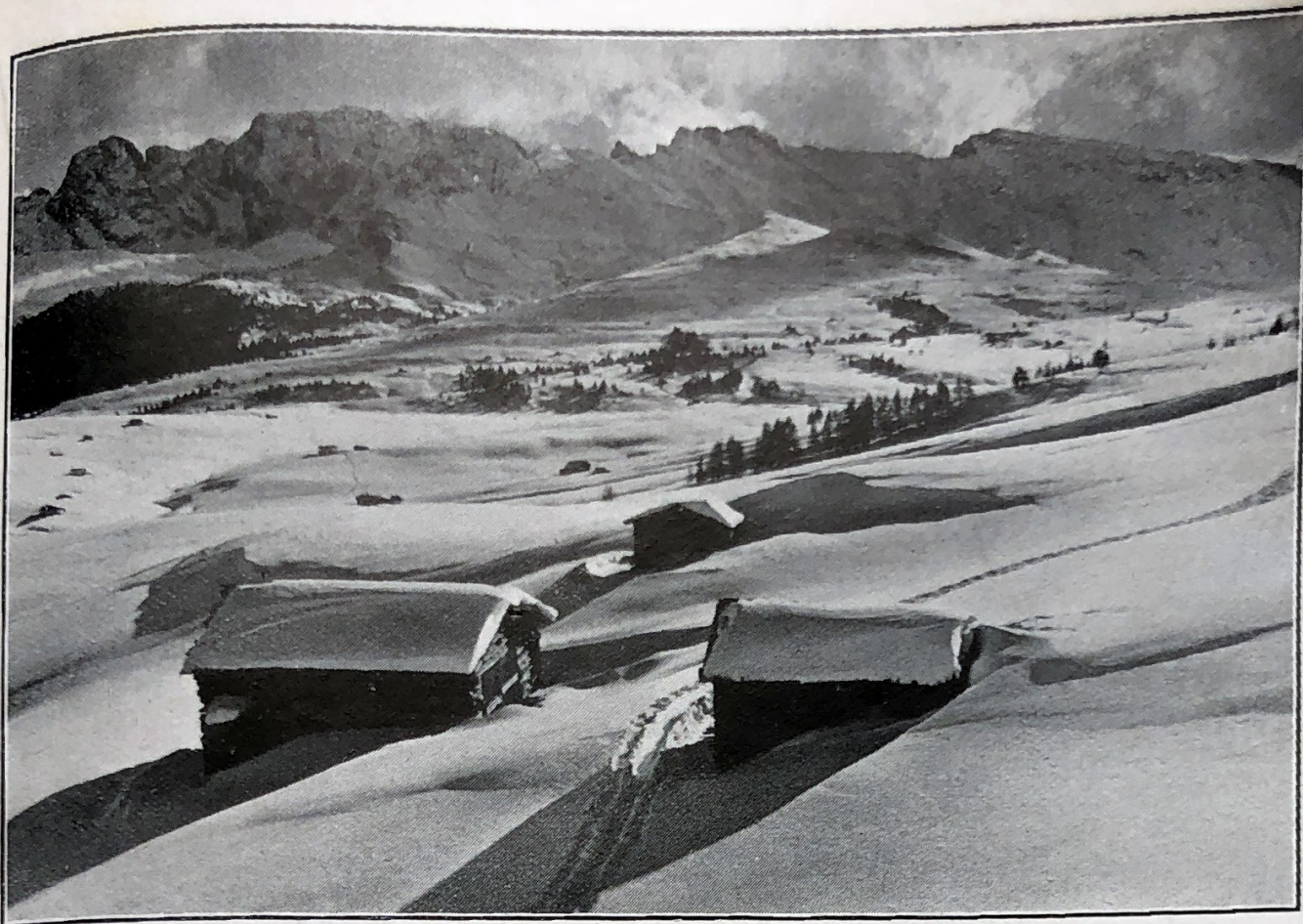
L'attrezzatura ricettiva dell'Alpe è da considerarsi, infatti, abbastanza progredita, se si tiene conto che trattasi di una zona prettamente di alta montagna, tutta ad altezze variabili tra i 1650 ed i 2300 metri. Sono 22 le case oggi esistenti sulla vera e propria Alpe di Siusi, con un complesso di oltre 500 letti: alcune soltanto malghe, altre rifugi, altre infine veri e propri alberghi dotati delle comodità più raffinate. Di questi, i maggiori sono l'albergo *Alpe di Siusi* (metri 2145 s. m.), al margine sud dell'altopiano, proprio ai piedi del paretone del Molignon, ricostruito nel 1937, dopo l'incendio che lo inceneriva nello spazio di una notte nell'ottobre 1936; il nuovissimo albergo *Mezdì*, che si trova invece al margine opposto dell'Alpe, a 1900 metri d'altezza, poco sotto la stazione d'arrivo della funivia di Ortisei. Anche il grandioso ristorante della stazione a monte della funivia, costruito nel 1937-38, è ormai aperto al pubblico, ed altre iniziative di carattere sportivo sono giunte a compimento all'inizio dell'anno XVII, come quella della slittovia Grieser, che,

UNA SINGOLARE NIDIATA DEPOSTA DAI CORVI NEI PRESSI DEL RIFUGIO ICARO; DEI TRE PENNUTI, DUE SONO BIANCHI E UNO NERO.

UNA PARTE DI SIUSI VISTA DALLA NUOVA STRADA PER L'ALPE. NELLO SFONDO LA FORESTA E LA VETTA DEL CORNO DI RENON (M. 2260), OVE SORGE L'OMONIMO RIFUGIO DELLA SEZIONE BOLZANESE DEL C. A. I.
(Fot. Misinato)

partendo dal Giogo del Sasso, poco sotto l'albergo *Bellavista* e il rifugio Dellai, risale il pendio del giogo stesso, superando, in un chilometro, un dislivello di 180 metri. L'impianto è a due slitte, capaci entrambe di 18-20 persone.

Altri itinerari, invece, consistono in traversate per gli alti passi dell'Alpe alle valli circostanti: basti, tra queste ultime, ricordare la Val Gardena, raggiungibile per la carrettabile di Bulla fino ad Ortisei, per la valle Saltaria fino a S. Cristina, per i piani di Confin al Monte Pana, e per il Ciamp Pinoi fino a Selva; la val di Fassa, cui si discende attraverso il giogo dello stesso nome; la val Ciamin, che si raggiunge attraverso il Buco dell'Orso, nome che rende bene le difficoltà e la selvaggia conformazione della via d'accesso alla zona posta sotto il margine sud dell'Alpe. Basti ricordare anche la salita dalla malga *Brusamolin* allo Sciliar, per il bellissimo rifugio *Città di Bolzano*, così alto che sembra posto a vedetta delle Dolomiti che lo attorniano, e infine la discesa a Tires per Fié.

E da ultimo, debbono essere ricordati i percorsi dell'Alpe che interessano più da vicino il rocciatore, al quale va segnalato che il rifugio *Vicenza* (m. 2252) è il punto di partenza per le numerose scalate del Sassolungo, della Punta delle Cinque Dita, della Punta Grohmann e del Sassopiatto, mentre l'albergo *Alpe di Siusi* e la malga *Molignon* sono i punti d'appoggio per le scalate alla grande parete del Molignon (metri 2781) e per gli scalatori diretti alle pareti dello Sciliar e della Punta Santner i più vicini sono gli alberghi *Fram*, *Bellavista* e la malga *Brusamolin*.

Alle attrattive che l'Alpe di Siusi presenta nella stagione invernale si aggiungono, dunque, quelle offerte all'escursionista, all'alpinista ed allo scalatore da fine giugno a fine settembre. Ma che dire della primavera e dell'autunno? Poche zone di montagna possono vantare una fioritura più copiosa di quella dell'Alpe di Siusi, che per la sua stessa conformazione, per l'altezza alla quale si distendono i suoi pascoli, per la costituzione generalmente profonda del terreno, può ospitare tutte le più rare varietà di vegetazione alpina. Alla poesia delle fienagioni lugliatiche è degno preludio lo splendore della fioritura che ricopre i declivi dell'Alpe: da aprile, con le distese sconfinate di *crocus*, a maggio con le genziane e le genzianelle e gli anemoni e le primule; da giugno, con i ranuncoli doppi e le miosotidi giganti, a luglio con le nigritelle e i rododendri e le arniche e le stelle alpine e le soldanelle, all'ottobre con i colchici, l'Alpe è un solo tessuto così prezioso e raro, che nessun pennello d'artista potrebbe ritrarne in modo degno la bellezza. Ma anche l'autunno ha il proprio fascino: la sublime cristallina trasparenza dell'aria dona nuova vita ai toni esausti delle praterie; il sole ha una lucentezza squillante, sconosciuta alle altre stagioni, ed il ful-

ALPE DI SIUSI: I VASTISSIMI CAMPI DI NEVE DELLA PUNTA D'ORO (M. 2175). NELLO SFONDO I PARETONI DEL MOLIGNON (M. 2781) E DELLE CIME DI TERRA ROSSA (M. 2655). *(Fot. Langer)*

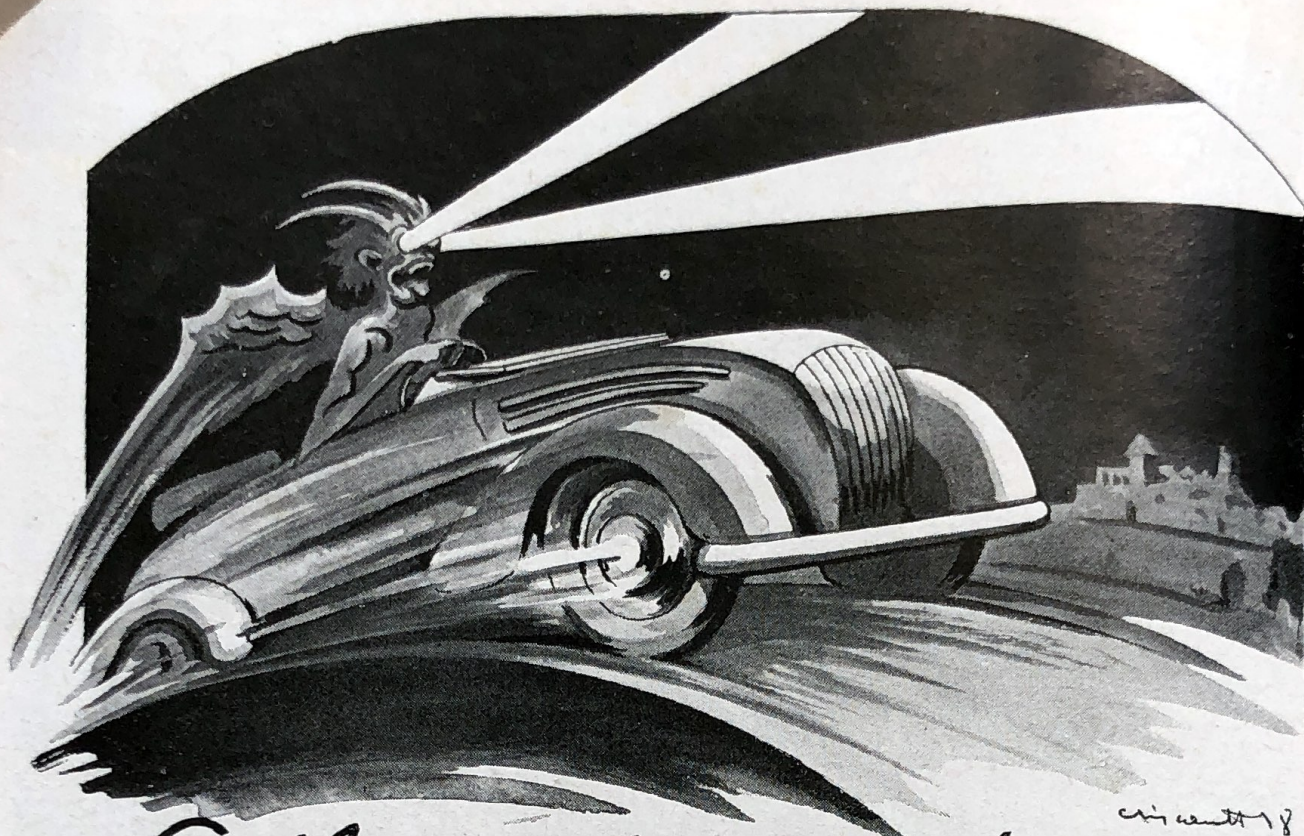
gore dei lariceti, carichi di foglie ormai prive di linfa, risalta sulle ombre dei poggi, che gli ultimi raggi del sole ormai basso dilungano attraverso le conche raccolte nell'attesa delle nevi.

Prospettive d'avvenire.

A un grande domani è chiamata tutta la regione che abbiamo brevemente descritta. Nessuna delle condizioni di fatto, base di un poderoso sviluppo, le fa difetto: non la vastità della superficie, perché il territorio del Comune di Castelrotto è tra i più grandi di quelli della provincia di Bolzano; non le caratteristiche climatiche e la bellezza panoramica, che pongono le località della zona dello Sciliar in una posizione veramente privilegiata. Ora, a queste premesse basilari si è aggiunta la comodità d'accesso al margine occidentale dell'Alpe, che vi sale in pochi minuti da Castelrotto e da Siusi. Se già questa è da salutare come una realizzazione piena di promesse, molto maggiore incentivo avrà la zona dalla strada automobilistica che, staccandosi dalla nazionale del Brennero a 7 chilometri da Bolzano, toccherà Fiè e verrà di qui a raggiungere Siusi, permettendo un risparmio di ben 13 km. nel percorso da Bolzano a Siusi e di 8 chilometri da Bolzano a Castelrotto non solo, ma offrendo al turista la possibilità di itinerari diversi all'andata e al ritorno.

Lo sviluppo di questa zona seguirà, dunque, immancabile entro breve tempo. Sarà sviluppo di attrezzatura ricettiva, perché sono già completi i progetti per la costruzione di tre alberghi, uno dei quali capace di 250 letti, alle falde sud del Monte Bullaccia; sarà sviluppo edilizio in genere, perché le amplissime distese dei terreni dell'Alpe sono tutte edificabili, e, accanto agli alberghi nuovi, molti gruppi di ville e di case civili dovranno fatalmente sorgere; sarà, infine, sviluppo di impianti sportivi, perché nessuna zona delle Alpi è forse altrettanto dotata per offrire allo sportivo piste di discesa, trampolini da salto e campi di ghiaccio a volontà.

E poiché questo sviluppo ha preso ormai l'abbrivo, e non poche sono le costruzioni sorte qua e là in un disordine non sempre pittoresco, è forse opportuno auspicare, per il territorio del comune di Castelrotto, la prossima costituzione di un'Azienda Autonoma di Soggiorno e Turismo, avvenuta la quale, si renderà obbligatoria per legge la preparazione del piano regolatore delle Stazioni di Castelrotto e Siusi non solo, ma anche della vastissima superficie dell'Alpe. Così, piani precisi regoleranno il progresso della privata iniziativa in quella zona privilegiata; così la speculazione individuale non potrà mai attraversare il passo alle iniziative degli enti pubblici, destinate alla creazione di attrattive e di impianti aventi grande potere di richiamo per le sempre più esigenti clientele internazionali.

GIORGIO PELLINI

Lucifero viaggia di notte

Il nostro Collaboratore pone in luce con molta evidenza il pericolo che alla circolazione automobilistica deriva dalla non rispondenza degli apparecchi di illuminazione degli autoveicoli alle norme vigenti; pericolo che è cresciuto coll'intensificarsi della circolazione automobilistica e che dovrà ineluttabilmente aggravarsi – se non interverranno misure atte ad eliminarlo – con l'auspicato sviluppo della motorizzazione, a seguito del nuovo indirizzo adottato dal Regime. La C. T. I. ritiene perciò che una soluzione s'imponga entro brevissimo termine. Si tratta della sicurezza del traffico; si tratta della vita stessa degli utenti della strada, siano essi pedoni, ciclisti, conducenti di veicoli a trazione animale o automobilisti; tutti ugualmente in pericolo e tutti, quindi, interessati a sottrarvisi. Le norme sulle caratteristiche e le modalità di applicazione degli apparecchi di segnalazione visiva per gli autoveicoli, emanate col Decreto Ministeriale 30 maggio 1936-XIV, contengono disposizioni precise, e in particolar modo l'art. 10 prevede il controllo degli apparecchi di illuminazione. La soluzione del problema è, dunque, nelle mani degli organi governativi che sovraintendono all'attrezzatura tecnica dell'automobile. L'Ispettorato Generale Ferrovie, Tranvie ed Automobili, che all'automobilismo italiano dà l'efficacissimo apporto della sua attività disciplinatrice ed ispiratrice, non esiti a valersi della facoltà che la Legge gli concede: sarà questo un nuovo titolo di benemerenza che andrà ad aggiungersi agli altri moltissimi acquistati dalla sua organizzazione centrale e periferica. Chè, se ciò significasse un lieve sacrificio per gli automobilisti italiani, tutti – ne siamo certi – sapranno rendersi conto del valore di esso, nell'interesse del singolo e della collettività, e vi si assoggetteranno disciplinati.

La biblica lotta tra la luce e le tenebre, tra il divino e il diabolico, dopo aver ispirato i miti dei popoli nei lunghi millenni, si ripresenta in un ristretto concreto problema della civiltà novecento, che invano vien dibattuto da quando l'automobile è diventata la carrozza di tutti. Vale a dire, il veicolo dei saggi, dei prudenti, dei benpensanti... e degli altri.

Se non ci fossero «gli altri», tutte le leggi sarebbero inutili. Il fenomeno della circolazione stradale non è così complicato, da escludere che le sue manifestazioni possano ispirarsi al semplice buon senso pratico, al senno, allo spirito equitativo dell'uomo probo, dotato di un minimo d'intelligenza. La codificazione, se tutti rispondessero a questi requisiti, sarebbe pleonastica. Purtroppo, invece, esiste tra i cultori del veicolo semovente il più pittoresco assortimento di abiti mentali: per evitare il pericolo del «quot capita, tot sententiae», il legislatore si è determinato ad esprimere la propria attività codificatrice. Dopo di che, le cose andrebbero nel migliore dei modi, se – per un disgraziato caso – proprio le persone ribelli ai dettami del

buon senso istintivo non fossero il più delle volte indifferenti anche al precetto della legge.

Così il problema della luce e delle tenebre, del bene e del male, del salvataggio e dell'arrotamento, si perpetua insoluto sulle strade offerte dalla civiltà agli inquilini di un mondo votato alla Velocità, dea che i teologi non hanno ancora ben compreso se appartenga al gruppo degli spiriti dell'Abisso o di quelli dell'Empireo.

Questo preambolo giustifica la nostra intromissione in una materia che pur è già minutamente disciplinata dal Codice Stradale e da una prolifica discendenza di regolamenti e decreti minori.

In teoria, l'automobilismo notturno è retto da un obbligo fondamentale e da una eccezione. L'obbligo è quello che incombe su ogni autoveicolo, in grado di superare i 30 km. orari, di esser munito di due fari simmetrici a luce bianca o giallo-chiara, illuminanti efficacemente la strada ad almeno 100 metri, muniti di lampada non inferiore a 30 candele e non superiore a 50, collocati in una determinata posizione rispetto alla sagoma del veicolo, ed orientati con l'1 per 100 di pendenza verso il basso, in modo da non riuscire eccessivamente abbaglianti alla lontana. L'eccezione consiste nel divieto di usare tali fari in prossimità degli incontri con altri autoveicoli (o veicoli? Di questo dubbio discorreremo in seguito). All'uopo, i fari devono potersi rendere inabbaglianti: la legge non prescrive il modo, ma avverte che, in ogni caso, i più lontani sprazzi di luce di questi fari non debbono colpire la strada oltre i 120 metri; al di là di tale distanza deve iniziarsi il regno delle tenebre, il dominio di Belzebù.

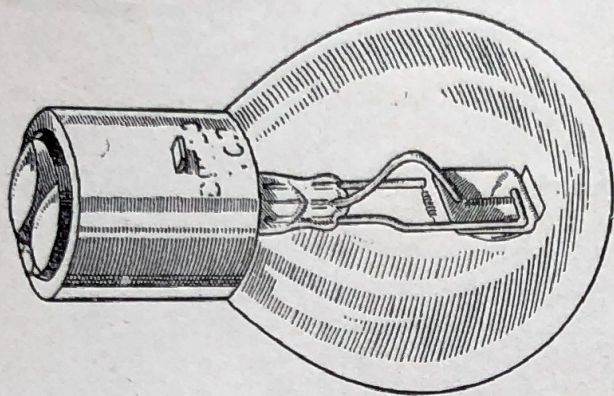
Questa la teoria. Vediamo ora la pratica.

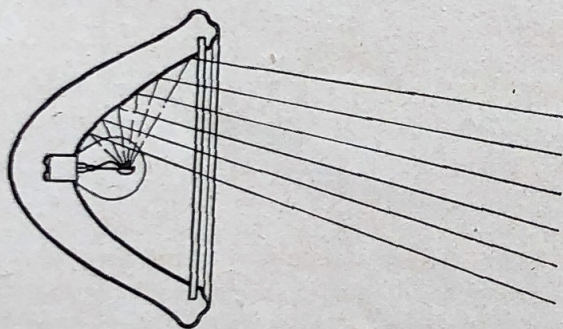
In pratica, le varie categorie di utenti notturni della strada vivono in un grosso equivoco. Gli automobilisti, dalla duplice prescrizione (quella che li obbliga ad abbassare i fari, cioè a rinunciare all'illuminazione attiva e profonda della strada; e quella che obbliga gli altri veicoli a possedere un mezzo di segnalazione luminosa passiva), traggono la convinzione di essere tenuti a comportarsi in modo da poter sicuramente evitare solo gli ostacoli stradali segnalati con luce propria, ascrivendo a colpa di quelli oscuri l'eventuale investimento. I veicoli lenti, per contro, considerato l'obbligo d'illuminazione attiva incombente su tutti gli autoveicoli, e la facoltà concessa ad alcuni veicoli lenti, come quelli a trazione animale o le trattrici agricole, di segnalarsi luminosamente solo verso il davanti, lasciando il tergo oscuro, vivono nella convinzione che i vari precetti segnaletici che li riguardano siano puramente precauzionali o facoltativi, poco più che semplici raccomandazioni, incombendo sempre agli autoveicoli l'obbligo di scorgerli e di schivarli; allo stesso modo che devono scorgere e schivare il pedone non illuminato né davanti né di dietro.

L'equivoco è nella strana difficoltà che le varie categorie di utenti stradali trovano a considerare la semplicissima *mens legis*: quella cioè di costituire un doppio ordine di garanzie, indipendenti come i due freni di cui deve esser munita l'automobile. In altri termini, è ovvio che gli autoveicoli devono costantemente comportarsi come se la strada (parliamo di strada ordinaria, non di autostrada) fosse invasa d'ostacoli non illuminati: la loro velocità dev'essere sempre proporzionata alla profondità d'illuminazione attiva, fornita dai mezzi impiegati nell'istante considerato. Per parte loro, i veicoli lenti devono prevedere che l'autoveicolo sopraggiunga sempre a fari spenti, e mettersi in grado di farsi avvistare da questo tempestivamente. Solo così si spiega come, pur perdurando in tutto il rigore le norme relative agli autoveicoli, il legislatore abbia recentemente avvertita l'opportunità dei parafanghi dipinti in bianco per le biciclette, oltre al segnale rosso; come il

ILLUMINAZIONE CON FARO DI FORTE INTENSITÀ, MA A FASCIO DI LUCE MOLTO RISTRETTO, ABBAGLIANTE IN LONTANANZA.

ILLUMINAZIONE CON FARI DI GITTATA LIMITATA, MA CON FORTE DIFFUSIONE LATERALE DELLA LUCE, ABBAGLIANTE IN PROSSIMITÀ DELL'INCROCIO.

legislatore francese abbia esteso l'obbligo del fanale di coda a tutti i veicoli, obbligo lodato dagli studiosi di questi problemi anche in Italia, dove si auspica la stessa provvidenza; come in

LA CLASSICA LAMPADINA A DUE LUCI, COL FILAMENTO INABBAGLIANTE SCHERMATO VERSO IL BASSO.

alcuni Stati americani si proponga seriamente anche al pedone non vestito in colori chiari di adottare il catarifrangente. Sicuro: l'obbligo di non fare esclusivo assegnamento sulle virtù visive dell'autoveicolo, e di non parodiare la fa-

ANDAMENTO DEI RAGGI LUMINOSI IN UN FARO A DUE LUCI IN POSIZIONE INABBAGLIANTE.

vola dell'uomo invisibile sulla sua traiettoria, incombe anche ai pedoni.

Le due opinioni, quindi, dei conducenti di automezzi e degli altri, concernenti la sfera dei proprî diritti e dei doveri altrui, sono entrambe errate. Nessuna delle due parti può pretendere di accollare all'altra il compito e la responsabilità del tempestivo avvistamento notturno, rispettivamente attivo e passivo. E nel classico caso del ciclista completamente oscuro, investito a tergo dall'auto marciante sugli anti-abbaglianti a velocità superiore allo spazio di sicurezza concesso dal ridotto fascio di luce, non si possono che approvare i responsi giudiziari attribuenti la colpa in parti eguali ad entrambi i protagonisti.

In particolare, per quanto riguarda l'automobile, non si ripeterà mai abbastanza che il fascio inabbagliante non rappresenta né sostituisce quel faro che la legge prescrive per chiunque superi i 30 km. all'ora. Nessun dispositivo inabbagliante degno di questo nome illumina efficacemente la strada ad almeno 100 metri. Quindi, anche se la legge non ne parla espressamente, deve ritenersi in stato contravvenzionale chiunque, spenti o abbassati i fari grandi, proceda a velocità superiore ai 30 km. orari. Limite esageratamente modesto, praticamente inosservabile e inosservato, come ogni pretesa troppo rigorosa e troppo lontana dalla pratica generalizzata: un limite però andrebbe esplicitamente sancito, ed è augurabile che ciò avvenga, nella misura, per esempio, di una cinquantina di km-ora.

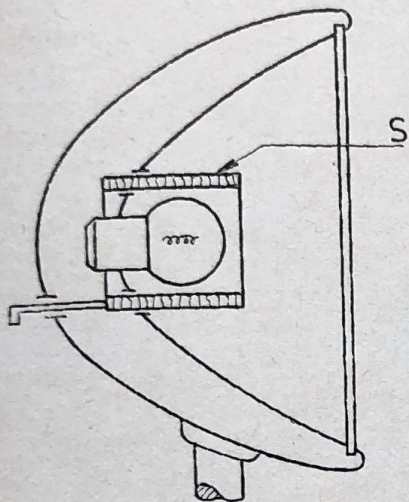
Comunque, se i costruttori di fari e di impianti elettrici meditassero sull'esistenza di questo limite, sia pure troppo basso e inosservato, o sulla probabilità di un nuovo limite ragionevole e fatto scrupolosamente osservare – insomma, se prevedessero che i loro clienti, passando sui fari inabbaglianti, non dovrebbero e non dovranno marciare che a velocità molto ridotta – disporrebbero assai diversamente le cose loro.

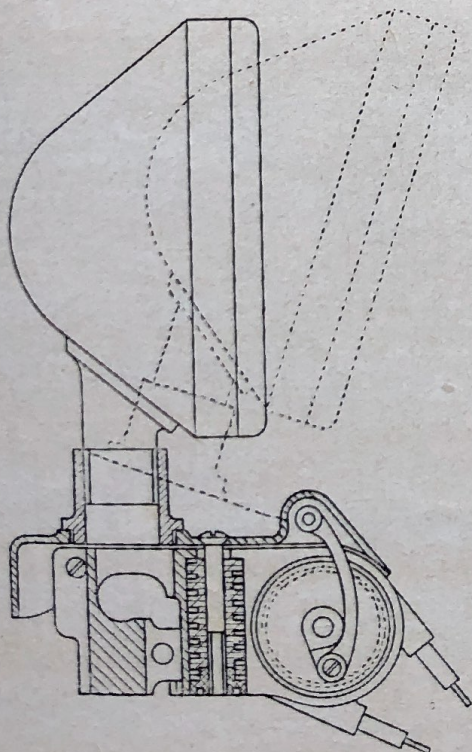
Anzitutto, fornirebbero finalmente un dispositivo inabbagliante efficace, a fascio molto largo, ma poco profondo e molto schiacciato, che non disturbi gli occhi del sopraggiungente: per marciare a 30 o a 50 all'ora anche il più ortodosso e igienico degli antiabbaglianti è sufficente.

E conseguentemente, nell'intento di ridurre al minimo il periodo di marcia a luce e ad andatura ridotte, fornirebbero dei fari che anche in posizione normale (abbagliante) non siano troppo micidiali, e possano rimanere accesi fino ad accentuata prossimità con la vettura incrociante. Il problema del viaggio notturno, oggi, è proprio in questo dilemma: tener duro sugli abbaglianti, o chiedere l'altrui spegnimento, passando sui mezzi fari, a grande distanza? Con quale sistema avremo maggiori probabilità di non mancare all'appuntamento con la catastrofe in agguato? La risposta è in funzione di molti elementi variabili, di cui qualcuno soggettivo: chi preferisce l'abbagliamento altrui pur di poter tener accesi i fari proprî, e chi si rassegna a compiere anche un chilometro o più al buio completo.

È ovvio che, se cominciassimo ad agire sugli abbaglianti per renderli più sopportabili, l'eterno problema degli inabbaglianti verrebbe automaticamente a risolversi a metà. È questo il sistema americano: la potenzialità, gettata, colore, posizione, insomma le caratteristiche abbaglianti dei fari comuni sono severamente disciplinate e ridotte. Una vettura americana coi fari originali per uso interno (non da esportazione) abbaglia pochissimo. Lo scrivente, occupandosi in altra sede di questo stesso problema, aveva altra volta proposto, come unico rimedio radicale al problema degli inabbaglianti, di... sopprimerli, ammettendo in circolazione i soli fari normali, a luce unica non riducibile. Chi avrebbe osato circolare, sotto la giustificata minaccia della rappresaglia e della reciprocità, con quest'unica luce, sfacciatamente, prepotentemente abbagliante? Si sarebbero dunque generalizzati degli onesti fari a luce giallo-chiara diffusa, sufficenti e sop-

portabili fino a 100 metri, cioè consentanei di una velocità massima, con strade asciutte, buoni occhi e buoni freni, di 90-95 km. all'ora. (Oseremmo giurare che di notte sia indispensabile mantenere una velocità maggiore?). La lieve superstite molestia agli occhi dell'incrociante negli ultimi metri sarebbe stata più che compensata dalla costante illuminazione della strada antistante e dall'esclusione d'ogni molestia e pericolo nella fase lontana e media dell'incrocio.

La rivoluzionaria e forse paradossale proposta non può essere ripresentata in questa sede: ma forse merita di non essere del tutto trascurata,

DISPOSITIVO INABBAGLIANTE A MEZZO DI SCHERMO CILINDRICO IN VETRO GIALLO SCORREVOLE A COMANDO.

per quanto riguarda l'illuminazione abbagliante e la necessità di ridurre le velocità notturne abituali. Troppi fari s'incontrano oggi che, a distanza di chilometri, non si possono guardare senza vetro affumicato: vero getto di sabbia

DISPOSITIVO PER VARIARE L'INCLINAZIONE DEI FARI.

negli occhi del malcapitato incrociante che, a tanta distanza, manca di ogni mezzo di reazione controffensiva e prosegue a tastoni, disorientato, come può, raccomandando l'anima a Dio. È impossibile che questi fari rispondano alle prescrizioni d'intensità e d'inclinazione del Codice Stradale; ed è inumano che tanti pacifici viandanti vengano messi in pericolo per consentire a un prepotente di tenere sull'autostrada anche di notte i 150 km. all'ora. Norme più severe, dunque; e rigorosa sorveglianza con accessibili, ma inflessibili sanzioni: le astronomiche ammende che governano la materia illuminante del Codice Stradale non fanno né caldo né freddo, perché la loro stessa elevatezza le rende inapplicabili.

Ben venga, insomma, il sistema americano della luce abbagliante ridotta e razionalizzata. Non si è mai sentito dire di disgrazie automobilistiche notturne occorse per deficienza di luce abbagliante, in marcia normale non infestata da terzi abbagliatori. È istintiva, automatica, inevitabile la riduzione della velocità *abituale* di marcia in ragione dello spazio di percezione e di manovra che i nostri fari ci offrono: un faro debole sarà noioso per il conducente che ha premura, ma non è mai pericoloso. Per contro, la velocità che oggi assumiamo all'improvviso passaggio sugli antiabbaglianti è sempre eccessiva, perché si tratta di condizioni non abituali, nelle quali è difficile tener conto del fattore fisiologico del lento adattamento della pupilla, viziata dalla vivida luce precedente. Ed ecco un altro vantaggio del faro normale indebolito: oltre a ridurre grandemente la zona d'impiego dell'antiabbagliante, mantiene la pupilla più dilatata, più pronta a sfruttare la poca luce dell'antiabbagliante e a discernere ai margini di questa le insidie della strada.

Se il legislatore, giustamente preoccupato del continuo succedersi d'incidenti stradali notturni, entrerà in quest'ordine d'idee mitigando le caratteristiche d'intensità massima dei fari normali, potrà, a nostro avviso, occuparsi utilmente di un altro importante dettaglio: l'inclinazione. L'uno per cento oggi prescritto è fonte di legittimi dubbi: come andrà misurata questa inclinazione? Se a vettura vuota, essa si annullerà completamente caricando il secondo sedile e riempiendo il serbatoio posteriore e la bagagliera; se misurata nelle condizioni di carico più sfavorevoli, diventerà eccessiva marciando a vettura vuota, che avrà così un fascio esageratamente accorciato e pericolosamente vivido, agli effetti dell'adattamento pupillare. E poi, perché stabilire un'inclinazione costante? Sarebbe utilissimo poter variare l'inclinazione del fascio secondo il colore e la natura del manto stradale, la velocità, la pendenza, le accidentalità del tracciato: su strada bianca e sgombra gettare il fascio a 500 metri; su strada nera o nella fase lontana degli incroci, prima di passare alla luce ridotta, inclinarlo a 90-80-70 metri. Soltanto,

SPEGNERE O NO? AUTOVEICOLO O ANIMALE?...

dunque, un sistema di comando graduale dell'inclinazione, a portata del conducente – sistema che dal complesso legislativo oggi vigente parrebbe vietato – permetterebbe di valorizzare seriamente questo importante requisito, correggendolo secondo l'assetto in carico della vettura, e adeguandolo alle contingenti opportunità della circolazione.

È quasi superfluo soggiungere, dopo quanto si è detto, che in ogni caso – di fronte al continuo aumento d'incidenti stradali notturni – l'intervento del legislatore o dell'autorità esecutiva o di entrambi va comunque invocato, quanto meno in via transitoria ma urgente, per la disciplina della seconda fase dell'operazione d'incrocio, quella che si svolge sugli inabbaglianti.

La teoria su questo punto, come abbiamo accennato, è molto sommaria. Il Codice Stradale si limita a prescrivere che «l'uso dei fari o di altre luci abbaglianti... deve essere momentaneamente interrotto od attenuato all'approssimarsi di altri autoveicoli, e quando possa arrecare pregiudizio alla sicurezza... ecc....». A sua volta, il decreto ministeriale 30 maggio 1936, che ha integrate e specificate le norme dell'articolo 59 Cod. Stradale, da un lato introduce l'espresso obbligo di un sistema inabbagliante diverso dai fari comuni e dai semplici fanali di posizione, senza però precisarne le caratteristiche tecniche e ottiche; d'altro lato contraddice il Codice e se stesso nel sancire le circostanze d'impiego obbligatorio di tale sistema, in quantoché all'art. 6 recita: «A termini del 6º capov. del citato art. 59, l'uso dei fari va interrotto o attenuato nell'approssimarsi di altri *veicoli*, di pedoni o di animali, in modo da *eliminare disturbi*» – mentre all'art. 11 lettera *d*) lo stesso decreto, riepilogando i vari obblighi, dispone: «Negli incroci con altri *autoveicoli*, pedoni ed animali, si deve spegnere o rendere inabbagliante la luce dei fari».

Concludendo: il dispositivo inabbagliante intermedio tra fari e fanali pare obbligatorio secondo l'art. 6, ma può essere sostituito dal semplice spegnimento (impiego dei fanalini), secondo l'art. 11; va impiegato nell'incontro coi soli autoveicoli secondo l'art. 59 del Codice; con gli autoveicoli, i pedoni e gli animali secondo l'art. 11 del decreto ministeriale, e nell'incontro di tutti indistintamente i veicoli e gli altri utenti della strada, secondo l'art. 6 del decreto stesso; va inoltre discrezionalmente impiegato negli altri casi, quando l'abbagliamento possa nuocere alla *sicurezza* dei terzi (secondo il Codice), e obbligatoriamente quando possa costituire semplice *disturbo* (secondo quanto dispone il decreto ministeriale).

Tanta imprecisione, confusione e contraddittorietà nella teoria, aggiunte alla mancanza di ogni norma sulla costituzione tecnica del dispositivo inabbagliante, e all'assenza d'ogni guida interpretativa sulla parola «approssimarsi», dal quale verbo dipende l'inizio dell'obbligo antiabbagliante, non poteva non tradursi nella pratica stradale.

Ne è nata la situazione che tutti conoscono: chi spegne all'avvistamento di ogni cane randagio, e chi prosegue imperterrito sui fari di fronte al motociclista, sdegnando di comprenderlo nella famiglia degli «autoveicoli»; chi considera la «prossimità» iniziantesi a 50 metri (il giudizio è naturalmente influenzato dal potere abbagliante dei fari altrui...) e chi comincia a 2 chilometri a chiedere lo spegnimento, salvo inframmezzare la marcia cieca con improvvise sciabolate intermittenti di luce piena, più moleste e pericolose della continuità abbagliante; chi adotta le lampade a due filamenti e chi la rotazione dei fari normali, o la sostituzione con appositi fari più piccoli, in pratica altrettanto molesti. Gli estremi – gli autocarri più grossi, e le vetture più veloci e lussuose – si toccano nel beffarsi dello spirito e degli scopi della legge, ritenuta un puro gioco di procedura formale. Tranne poche eccezioni, queste due categorie pretendono di farci credere che marciano sugli inabbaglianti solo perché, alle nostre proteste manifestate con sprazzi di faro intenso, sono in grado di dimostrarci il possesso di un'apparecchiatura ancora più abbagliante, o, comunque, diversa. Il mondo è pieno di gente che, quando ha applicato un timbro o una marca da bollo, si sente in regola con la propria coscienza, anche se l'atto così legalizzato è un campione di sostanza strozzinesca.

Non si dica che il problema tecnico dell'inabbagliante è ancora in alto mare, e che non si può pretendere dalla pratica quanto la tecnica non sa offrire. Il fatto ben certo che alcune vetture possiedono fari grandi tollerabili, e mezzi fari veramente inabbaglianti, pur illuminando una decente porzione di strada non solo a favore del titolare ma persino di noi incrocianti, dimostra senz'altro che non ci sono scuse per gli aberranti, e che l'attuale caos notturno delle nostre strade e specialmente delle nostre autostrade, rosse ormai di troppo sangue, può e dev'essere prontamente troncato.

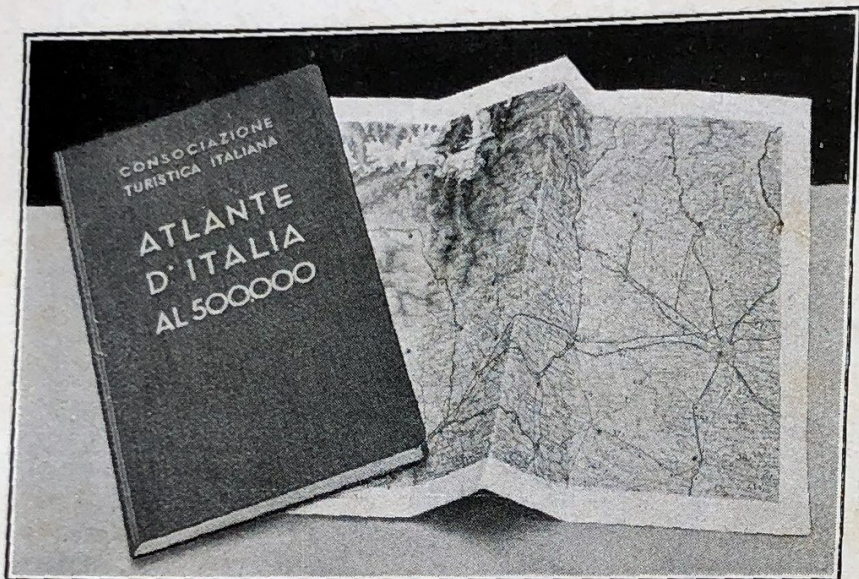
Si uniformino, si chiariscano e si precisino le norme disciplinanti la manovra; si identifichino le soluzioni tecniche rispondenti allo scopo, e poi si pretenda il rigoroso rispetto della nuova razionalizzata disciplina. Anche se ciò dovesse costare la modifica o la sostituzione della fanaleria su metà delle automobili circolanti, il gioco varrebbe sempre la candela (anzi, il decalumen, per essere esatti). Mentre irridiamo alla puerile scusa dei ciclisti che circolano senza segnalazione posteriore per economia, e plaudiamo al legislatore che li ha obbligati a mettersi in regola, saremmo inconseguenti se accampassimo gli stessi pretesti per noi. Escludiamo che un solo automobilista possa sentirsi veramente imbarazzato di fronte alla spesa di un rimaneggiamento dell'impianto luminoso, e che non sappia mettere sull'altro piatto della bilancia la vita propria e l'altrui, i disagi della reciprocità di trattamento ai suoi danni, il pericolo che gli altrui moccoli colgano una volta o l'altra il segno, le seccature, le multe, i processi e... la parcella dell'avvocato!

(Disegni di Carlo Biscaretti) **ALDO FARINELLI**

IL SOGNO NOTTURNO DEGLI AUTOMOBILISTI E QUELLO DEI PEDONI...

VITA DELLA CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA

L'Atlante d'Italia al 500.000.

L'*Atlante d'Italia al 500.000*, elegante volume del formato di cm. 26 × 17 circa, rilegato in tela, è una riuscita trasformazione della *Carta d'Italia al 500.000* in 13 fogli, che i Soci hanno ricevuto negli anni dal 1933 al 1938. La notissima Carta ha subìto vari perfezionamenti, a cominciare dall'orografia,

resa, col metodo delle tinte altimetriche, di grande evidenza per esprimere la plastica del terreno.

L'Atlante, che rappresenta tutto il Regno in 26 tavole di comodo formato, è stampato a 12 colori: con opportuni accorgimenti tecnici è stato possibile dedicare all'altimetria 12 diverse tinte o sfumature, per distinguere a prima vista le altimetrie di 100 in 100 m. fino a 500, indi di 250 in 250 m. fino oltre 4250. L'Atlante, per la sua scala media e per le altre sue caratteristiche, si raccomanda tanto all'automobilista, quanto allo studioso. È certo quel che occorre a chiunque desideri avere a disposizione una Carta d'Italia non troppo estesa, ma abbastanza particolareggiata, tanto più comoda e facile da consultare in quanto rilegata in un formato agile e poco ingombrante. È da prevedere che il successo ottenuto dalla «Carta d'Italia al 500.000» si rinnoverà per questo Atlante, che è veramente riuscito un gioiello dell'arte cartografica.

L'*Atlante* è in vendita ai seguenti prezzi: L. 30,— alla Sede della C.T.I.; L. 33,— in Italia, Impero e Colonie; L. 35,— all'Estero.

Se ne comincerà la distribuzione gli ultimi giorni del corr. mese.

Le nuove tessere della C.T.I.

Le nostre tessere, che i nuovi Soci ricevono *gratis*, sono attualmente intestate alla «Consociazione Turistica Italiana». Ai vecchi Soci che desiderano provvedersene, la nostra Amministrazione le invia mediante il pagamento di L. 1,— in Italia, Impero e Colonie; L. 1,50 all'Estero. La nuova tessera è in cartoncino tanto per gli Annuali quanto per i Vitalizi. Sono però a disposizione di tutti i Soci elegantissime tesserine in pelle, al prezzo di L. 3 in Italia, Impero e Colonie; L. 3,50 all'Estero.

Per conservare le "Vie d'Italia".

Abbiamo preparato anche per l'annata 1938 eleganti e comodissime *cartelle-custodia* per conservare la Rivista in fascicoli sciolti, ed anche robuste e solide *copertine* per la loro rilegatura. Tanto le une quanto le altre sono disponibili in due tipi: il primo per conservare o per rilegare in un complesso unico i 12 fascicoli dell'annata, il secondo per conservarli o per rilegarli in due distinti volumi semestrali.

Cartelle e copertine, rivestite in tela verde scura, recano il titolo della Rivista impresso in oro sul dorso e sul quadrante. I prezzi sono i seguenti:

	Alla Sede	Italia Imp., Col.	Estero
Cartella-custodia unica .	L. 8,50	L. 10,50	L. 13,—
2 cartelle-custodia semestrali	» 13,—	» 15,—	» 18,—
Copertina unica per la rilegatura	» 6,—	» 8,—	» 11,—
2 copertine semestrali . .	» 10,—	» 12,—	» 15,—

Inviando ordinazioni all'Amministrazione della C.T.I. è opportuno indicare con esattezza se si desiderano «cartelle-custodia» o «copertine»; è bene altresì precisare l'*annata* per la quale le une o le altre sono richieste.

BUON GUSTO
FRAGRANZA
ELEGANZA
SIGARETTA
MACEDONIA
EXTRA

SOCI VITALIZI ALL'ORDINE DEL GIORNO PER IL CONGUAGLIO DELLE LORO VECCHIE QUOTE

Nei numeri dal luglio al settembre 1938 abbiamo pubblicato i nomi dei Vitalizi che nello scorso maggio hanno conguagliato la quota sottoscritta al momento della loro adesione al Sodalizio con l'attuale di L. 350. In quelli dall'ottobre al dicembre abbiamo dato i nomi dei Vitalizi che hanno effettuato il conguaglio nel mese di giugno e luglio; diamo nel presente fascicolo i conguagli giuntici in agosto e settembre, constatando che anche nei mesi successivi questo plebiscito è proseguito intensamente.

L'integrazione ha carattere volontario. Per aderire al voto espresso da alcuni Soci, il conguaglio si può fare anche a rate, mediante versamenti possibilmente non inferiori alle L. 20 ciascuno e in un periodo non superiore ad un anno. Naturalmente il premio a scelta concesso per il 1939 ai Vitalizi a quota 350 – e quindi anche a quelli che hanno conguagliato o che conguagliano la vecchia quota – verrà pure assegnato a coloro che effettueranno il conguaglio ratealmente, e subito dopo il versamento della prima rata. La speciale tessera di benemerenza sarà inviata a conguaglio completato, e contemporaneamente verrà qui pubblicato il nome dell'offerente.

La somma necessaria all'allineamento della quota è di L. 200 per i Vitalizi iscritti fino al 31 dicembre 1931; L. 150 per quelli iscritti dal 1° gennaio 1932 a tutto il 31 dicembre 1935; L. 100 per quelli iscritti dal 1° gennaio 1936 al 31 dicembre 1937. A maggior chiarimento ripeteremo una volta ancora che i Vitalizi aventi il numero di tessera fino a 1.070.010 entrarono a far parte del Sodalizio entro il 31 dicembre 1931 con L. 150; quelli dal n. 1.070.011 al n. 1.230.000, dal 1° gennaio 1932 al 31 dicembre 1935 con L. 200; quelli infine dal n. 1.230.001 in su vi entrarono fra il 1° gennaio 1936 e il 31 dicembre 1937 con L. 250.

Sartoris gen. comm. Franc. – Brescia
Sala Omobono – Milano.
Sbarra Padre Lorenzo – Roma.
Scotti col. comm. Francesco – Torino.
Salvati dr. ing. cav. Emo – Console Mil. C.T.I. – Tivoli.
Sartorio Giovanni – Torino.
Simoli Riccardo – Venezia.
Sabatino Tommaso – Console C.T.I. – Parete.
Saporiti Adriano – Somma Lombardo.
Stivala col. rag. cav. uff. Egidio – San Remo.
Salvo rag. Liborio – Trapani.
Soc. An. « Antonio Badoni » – Lecco.
Salata on. sen. dr. gr. uff. Franc. – Roma.
Solari ing. Carlo – Milano.
Sindacato Obbligatorio Marittimo Infortuni – Genova.
Scarpari Forattini dr. Virgilio – S. Silvestro Curtatone.
Savaldi Giovanni – Trieste.
Sola Cabiati conte dott. Gian Lodovico – Milano.
Santagostino Gaspare – Console Scol. C.T.I. – Garlasco.
Serlini comm. Federico – Ospitaletto Bresciano.
Sannazzaro conte Giuseppe – Genova.
Squarcia geom. rag. cav. Carlo – Firenze.
Soc. Ligure Industriale e Commerciale – Genova.
Silvetti Edoardo – Sassari.
Soc. Metallurg. G. Corradini – Napoli.
Soldati Ampelio – Treviso.
Sardi gen. di brig. comm. Ignazio – Canelli.
Sonnino Flavio – Milano.
Saltarelli Francesco – Minturno.
Saffaro Sergio – Trieste.
Sabani Massimo – Gallarate.
Sabbatini dott. Alfonso – Firenze.
Strada Aristide – Cesano Maderno.
Stagno ten. col. cav. Guido – Milano.
Saviolo comm. Eusebio – Vercelli.
Squillario Giuseppe – Imperia.
Scarpa Giuseppe – Venezia.
Salvetat dr. Giulio – Console C.T.I. – Medesano.
Spinola Rossi di Montelera marchesa Alessandra – Torino.
Selvatico cav. Amleto – Milano.
Serralunga dr. Pier Carlo – Milano.
Sansoni ing. Duilio – Omegna.
Saracco Giulio – Torino.
Soc. Tramvie e Ferrovie Elettriche di Roma.
Suria Francesco – Bordighera.
Soldà rag. Giuseppe – Genova.
Sorlini Alberto – Brescia.
Soc. Naz. Trasporti F.lli Gondrand – Fortezza.
Schiatti ing. Luigi – Ferrania.
Supino avv. comm. Vincenzo – Capo Console C.T.I. – Catanzaro.
Schumacher Luigi – Genova.
Secolo avv. Enzo – Comiso.
Solaro prof. Giuseppe – Busto Arsizio.
Sacerdote Carlo – Bergamo.
Simonetti Ghino di Aimone – Livorno.
Soldati dr. prof. Paolo – Roma.
Salietti Giovanni – Torino.
Schiopetti Luigia – Brescia.
Soc. Ital. Prodotti Aliment. Maggi – Milano.
Sugliani ing. Giovanni – Savona.

Talotta Giuseppe – Cagliari.
Tardy avv. Cesare – Torino.
Tretti ing. cav. Renato – Vicenza.
Terruzzi comm. Felice – Milano.
Tricerri Angela – Ardenza.
Torricelli Rean – Argenta.
Testoni comm. Giuseppe – Como.
Torno geom. Giuseppe – Milano.
Tufacchi Emilio – Roma
Taglietti dr. comm. Manfredo – Roma.
Tamagni don Giovanni – Saronno.
Toniolo prof. Antonio – Bologna.
Tagliabue rag. Nestore – Como.
Turcato Francesco – Venezia.
Tirelli don Ettore – Carpi.
Trippi Francesco – Sondrio.
Tarabusi Franco – Chiavari.
Tacchinardi geom. Luigi – Pavia.
Trenchi cap. ing. Ernesto – Roma.
Tessera Defendente – Console C.T.I. – Lucino Rodano.
Talentoni Guido – Antignano.
Timossi Cattanei Tea – Genova.
Thomy cav. Federico – Varese.
Trigona cav. Sandro – Alessandria.
Torrigiani march. Carlo – Camigliano.
Tua Ambrogio Amabile – Console C.T.I. – Vipiteno.
Toffani Antonio – Venezia.
Tacchi ing. Cesare – Rovereto.
Tomassi dr. comm. Felice – Roma.
Tomaselli I ten. cav. uff. Dario – Derna.
Tanzilli Tommaso – Aipa.
Talmone cap. cav. Emilio – Livorno.
Tavallini Demaria avv. Felice – Genova.
Tavallini Giulio – Genova.
Tognazzi sac. Egidio – Varese.
Tortorici ten. Vincenzo – Salerno.
Traverso Onorato Antonio – Dessiè.
Torella di Romagnano Raimondo – Roma.
Togni cav. Virgilio – Brescia.

Urani Agostino – Milano.
Unione Operaia di Colonnata.
Uberti geom. Francesco – Roma.
Ughi dr. Luigi – Savignano sul Rubicone.
Usoni dr. Giacomo – Treviso.

Vignola Pia – Verona.
Vitale cav. prof. Vito – Genova.
Vitale cav. Emanuele – Alessandria.
Vidoletti avv. Nino – Varese.
Vignocchi geom. Tomaso – Modena.
Varoli Piazza dr. Cesare – Parma.
Voltolina avv. Gino – Venezia.
Varsi dr. Corrado – Milano.
Villa ing. Giovanni – Vercelli.
Vernata Luigi – Orvieto.
Vannini cav. Gastone – Roma.
Visconti dr. Ennio Quirino – Milano.
Viola cav. Ugo – Cremona.
Vogeli Margherita – Castello.
Vannucci cav. Antonio – Bengasi.
Vannotti dr. ing. Franco – Milano.
Vaccari prof. gr. uff. Lino – Roma.
Valle gr. uff. Adolfo – Torino.
Vergnano ing. Emilio – Roma.
Volpi Ghirardini dott. Gino – Udine.

Vismara Luigi – Casatenuovo.
Villa Angioletta – Monza.
Volpini gen. comm. G. B. – Trieste.
Vota Domenico – Palermo.
Vitiello Vincenzo – Napoli.
Villa Ottavio – Genova.
Vercellotti dr. Giovanni – Milano.
Viaroli Gino – Salsomaggiore.
Villani dr. Pietro – Lecce.
Valenzi dr. cav. uff. Giov. – Milano.
Venturi sen. prof. gr. uff. Adolfo – Roma.
Vittorelli dr. Pietro – Lima.
Vanni Ercole – Campiglia Cervo.
Vismara Remo – Monza.
Vivaldi ten. col. cav. Raoul – Roma.
Valdemarin prof. don Igino – Gorizia.
Vespesiani Mario di Fran. – Monza.
Viani comm. Pietro – Genova.

Zanetti Grazia – Brescello.
Zandonella Antonio – Fuehat Berca.
Zar Lino – Milano.
Zucchetto sac. Luigi – Canicattì.
Zoni dr. ing. Enzo – Venezia.
Zane cav. Carlo – Milano.
Zuccato cav. uff. Carlo – Vicenza.
Zanella Amilcare – Redondesco.
Zurlo Renato – Portici.
Zucchini ing. prof. comm. Guido – Bologna.

Waldock Hilma Lettice May – S. Margherita Ligure.
Welz Adolfo – Milano.

IN AGOSTO

S. A. R. il Principe Amedeo di Savoia-Aosta, duca d'Aosta – Vicerè d'Etiopia.
S. A. R. il Principe Aimone di Savoia-Aosta, duca di Spoleto.
Ascarelli avv. Bruno – Roma.
Amato col. comm. Italo – Milano.
Andreotti Sergio – Milano.
Alberti Poja conte dr. Aldo – Trento.
Abbiati geom. Luigi – Cassano d'Adda.
Abbaticchio Raffaele – Bitonto.
Antici Mattei dr. don Guido (dei Principi) – Roma.
Azienda Auton. Unica Staz. Soggiorno e Turismo – Sanremo.
Ascoli Gino – Roma.
Allievi Luigia – Milano.
Aor Casimiro – Trento.
Alisa magg. cav. Pasquale – Debra Brehan.
Andolcetti dr. Elvio – La Spezia.
Albonico s. ten. Luigi – Gioia Tauro.

Bologna avv. cav. uff. Mario – Dessiè.
Barabino gr. uff. Glauco – Console C.T.I. – Genova.
Boero Emanuele – Cagliari.
Brignardello Luigi – Genova.
Bona ing. cav. Carlo – Torino.
Boscaro Plinio – Venezia.
Bindi Francesco – Buonconvento.
Bressani Antonio – Milano.
Bocchi nob. Angelina – Adria.
Bozzo cav. uff. David – Camogli.
Bozzo cav. Giuseppe – Camogli.
Barzanò dr. ing. Aldo – Bergamo.
Barisonzo on. comm. Riccardo – Roma.
Borromeo conte comm. Guido – Milano.
Barile I cap. Corrado – Napoli-Posillipo.
Bolognesi Umberto – Lugo.
Borroni Angelo – Milano.
Basaluzzo Pasquale – Milano.
Brunello dr. comm. Armando – Milano.
Bavera G. Battista – Saronno.
Brambilla ten. di vasc. Carlo – Roma.
Bianchi dr. Pier Luigi – Certosa di Pavia.
Berni rag. comm. Giulio – Roma.
Bettini Alberto – Ardenza.
Buzzi Battista – Trieste.
Bonfanti ing. Francesco – Bassano del Grappa.
Bianconi prof. Nella – Pisa.
Bandello Carlo – Vignale Monferrato.
Barreca ing. Giuseppe – Catania.
Barattieri di S. Pietro conte cap. avv. Vittorio – Torino.
Bozzalla Norberto Giuseppe – Torino.
Boario rag. comm. Guido – Console Mil. C.T.I. – Torino.
Billi Giuseppe – Quarto Inferiore.
Bisesti Eugenio – Milano.
Beschi dr. Aldo – Castiglione delle Stiviere.
Boldi ten. col. cav. Gino – Chiusi.
Busnengo Angelo F. – Fontanetto Po.
Banca di Valle Camonica – Breno.
Biblioteca Nazionale Centrale «Vittorio Emanuele II» – Roma.
Bianchi gr. uff. Carlo – Zurigo.
Bravi Francesco – Roma.
Bouillon Amalio – Como.
Brussa Leandro – Palmanova.
Bombarda cav. Vito Antonio – Console C.T.I. – Tripoli.
Barberis Giulio – Savona.
Biasca Giuseppe – Brescia.
Benedicenti s. ten. Giov. – Sparanise.
Bisetti Giovanni B. – Torino.
Balistreri s. ten. Giuseppe – Posta Speciale 500.
Baracchi rag. Enrico – Napoli.
Breventani rag. Eugenio – Pavia.
Bietti Renato – Caravaggio.
Bavestrello Amedeo – S. Margherita Ligure.
Bertoli Luigi – Offlaga.
Bovi ten. col. dr. cav. Angelo – Bressanone.
Bruschetti prof. dr. Francesco – Perugia.
Barbieri Mario – Milano.
Bonansea rag. E. C. – Savona.
Busacca dr. Giuseppe – Larino.
Bozzalla Wilma di Fedele – Trivero.
Boscolo Ettore – Padova.
Banfi Giovanni – Cesate.
Bronzi Gianfranco – Fezzano.
Berneri rag. cav. Enrico – Brescia.
Boscaro avv. cav. Sante – Cagliari.
Botteselle dr. Ruggero – Pordenone.
Bozzalla Fedele – Trivero.
Bozzalla Ido – Trivero.
Bartoletti cav. Antonio – Console C.T.I. – Predappio.
Bertapelle dr. Urbano – Busto Arsizio.
Buonaccorsi Roberto – Cura.
Boriani ing. Lamberto – Bologna.
Brenta ing. Duilio – Milano.
Buscaglia Francesco – Savona.
Benzi dr. Ottorino – Pisa.
Barioli Paolo – Milano.
Borello Gioachino – Bra.
Borsini Pietro – Firenze.
Bertolini ing. Mario – San Remo.
Castelli ing. cav. gr. cr. Leone – Città del Vaticano.
Costantini Giovanni – Roma.
Comune di Fidenza.
Calligaro Gino – Pontebba.
Cerruti Guglielmo – Carignano.
Chiurlo Alessandro – Udine.
Ceresola Marco – Lanzo Intelvi.
Clivio prof. dr. gr. uff. Innocente – Genova.
Castigliola Leonida – Milano.
Caronia ing. gr. uff. Salvatore – Palermo.
Castagnoli magg. Renato – Viterbo.
Carmine cav. Martino – Roma.
Coronelli dr. ing. Ermenegildo – Cesano Maderno.
Coniglio prof. Giuseppe – Cerda.
Comune di Venezia.
Colombo Sergio – Milano.
Castagneri Giacinto – Castello d'Annone.
Calvino Emilio – Balangero.
Colombo Enrico – Treviglio.
Caputo rag. Francesco – Andria.
Castellani dr. Pietro – Verona.
Castellani dr. Walter – Milano.
Cicogna dr. Furio – Milano.
Colonello cav. Renato – Trieste.
Colciago Angelo fu Antonio – Solaro.
Comune di Calolzio-Corte.
Civallero Candido – Ventimiglia.
Cottafavi comm. Francesco – Roma.
Celi Maurizio – Roma.
Calotti Ada – Rovato.
Casali dr. Gaetano – Castiglione del Lago.
Comune di Casale Monferrato.
Canova Giovanni – Roma.
Crespi rag. sac. Carlo – Milano.
Capponi conte cav. Ferrante – Firenze.
Coppola di Canzano Clotilde – Napoli.
Cerino Elia – Balangero.
Celesia dr. Guido – Roma.
Chiari comm. Antonio – Parma.
Clerici ten. Arturo – Milano.
Consiglio Prov. delle Corporazioni – Palermo.
Coppadoro ing. Guido – Cortina d'Ampezzo.
Curiale Domenico – Tricase.
Calamai Giuseppe – Treviso.
Cognasso comm. Luigi – Torino.
Costarelli Greco Carlo – Acireale.
Catastini comm. Vito – Siena.
Casini Angelo – Pieve S. Stefano.
Clot Emilio – Torino.
Cassanello gr. uff. Paolo – Genova.
Corsini ten. Guido – Falconara M.
Cassa di Risparmio dell'Aquila – Aquila.
Cavallero S. E. sen. col. gen. gr. uff. Ugo – Addis Abeba.
Cognetta ten. Fernando – Napoli.
Consorzio di Bonifica – Roma.
Caldarella Giuseppe – La Spezia.
Capecchi dr. Giulio – S. Colombano al Lambro.
Cuzzi cap. Felice – Fiume.
Camerini dott. Astorre – Pergola.
Cassa di Colleganza fra Ingegneri dell'Ispett. Gen. delle Ferrovie Tranvie e Automobili – Roma.
Clauseo Milton – Gorizia.
Castelli gr. uff. Guglielmo – Console C.T.I. – Siziano.
Cerutti Giuseppe – Borgoticino.
Cori cav. Nissim – Napoli.
Coro ing. Giorgio – Varsavia.
Chiarini Paolo – Addis Abeba.
Carugati Umberto – Saronno.
Cariola Annibale – Lucca.
Cherubini Gaetanina – Atri.
Costa Elvio – Alessandria.
Calderara ing. Cesare – Milano.
Casoni Edoardo – S. Pier d'Arena.

Cavallar Ferdinando – Trieste.
Cocchiarella ten. col. dr. cav. Vincenzo
Console Mil. C. T. I. – Benevento.
Cittadin Cesare – Sulzano.

De Troya dr. Raffaele – Console C.T.I. – Borgosatollo.
De Sanctis dr. cav. gr. cr. Vittorio – Roma.
Di Rienzo rag. cav. Rocco – Frosinone.
Donato cav. Antonino – Massaua.
Dopolavoro «La Tribuna» – Roma.
De Constantin di Cateauneuf nob. Carlo – Roma.
Dainotto dr. comm. Alceste – Tripoli.
De Filippis Francesco – Console C.T.I. – Marigliano.
Dal Sass Tullio – Gondar.
Dall'Acqua col. cav. uff. Antonio – Bologna.
Dogliotti cav. Emilio – Torino.
Di Salvatore Arcangelo – Catania.
De Galateo rag. Germile – Om Anger-Omera.
D'Oria marchese dr. Gian Carlo – Genova.
Dago Luigi – Intra.
De Chiffre ten. rag. Alfredo – Debra Marcos.
Di Mirafiori on. sen. co. Gastone – Torino.
De Sarno ten. col. cav. Mich. – Roma.
De Angelis dr. comm. Gaetano – Genova.
De Vecchi Alessandro – Milano.
Della Casa comm. Adelmo – Roma.
D'Esposito cap. Antonino – Piano di Sorrento.
De Gasperi sac. prof. Enrico – Console Scol. C.T.I. – Cantù.
Dentice di Frasso on. conte Alfredo – Carovigno.
Dei Umberto – Milano.
Dalmazzo Antonio – Verzuolo.
D'Alos Moner prof. Ramon – Napoli.
Di Rosa Catello cap. Aldo – Torre del Greco.
Dal Negro ing. Dario – Fonderia di Lovere.
Della Seta rag. Giovanni – Roma.
Deserti Antonio fu Olindo – Godiasco.
De Toma Giuseppe – Lecco.
Di Marzo Giovanni – Misurata.
D'Andria avv. Gennaro – Caserta.
Ditta Cassi Albino & Figli – Fidenza.

Evangelisti Gino di Silvio – Casigno.
Ermoli Pietro Paolo – S. Ambrogio Olona.

Flores d'Arcais geom. Adelmo – Ponzano Magra.
Fagni cap. Carlo – Larciano.
Felloni rag. Luigi – Castione dei Marchesi.
Ferrero dr. G. B. – Palazzolo Vercellese.
Farruggio Vito – Tobruch.
Fenoglio cav. Stefano – Rapallo.
Faini rag. Gino – Firenze.
Fati cav. Cesare – Roma.
Ferrai Padre Lorenzo – Trento.
Ferrari rag. Giuseppe – Console C.T.I. – Belgioioso.
Ferraris Giuseppe – Borgovercelli.
Fiorentino A. E. – Sorrento.
Filippi dr. Amedeo – Monteveglio.
Filippini S. E. mons. Venanzio – Mogadiscio.
Fumagalli Attilio – Console C.T.I. – Mariano Comense.
Fontana Domenico – Barletta.
Fedele Riccardo – Lugano.
Frank Dario di Ulrico – Venezia.
Ferrari Francesca – Modena.
Ferrari cav. uff. Giuseppe – Milano.
Forlini Eros – Roma.
Fascetti Tommaso – Roma.
Ferrari Luigi – Milano.
Ferri dr. Ferruccio – Perugia.
Farinelli cav. Giuseppe – Roma.
Finizia avv. Ippolito – Campobasso.
Faggiani dr. Ezio – Viterbo.
Frana Aldo – Alzano Lombardo.
Falco rag. Stefano – Napoli.
Fiore Angelo di Valentino – Salerno.
Favret Egone – Assab.
Ferrari Giulia Carla – Milano.
Franco dr. Antonio – Cormons.
Fedi Guerrazzo – Massa Marittima.
Fattorusso Tullio – Reggio Calabria.
Ferrari Pietro di Francesco – Bologna.
Fantoma Dante – Trieste-Scorcola.

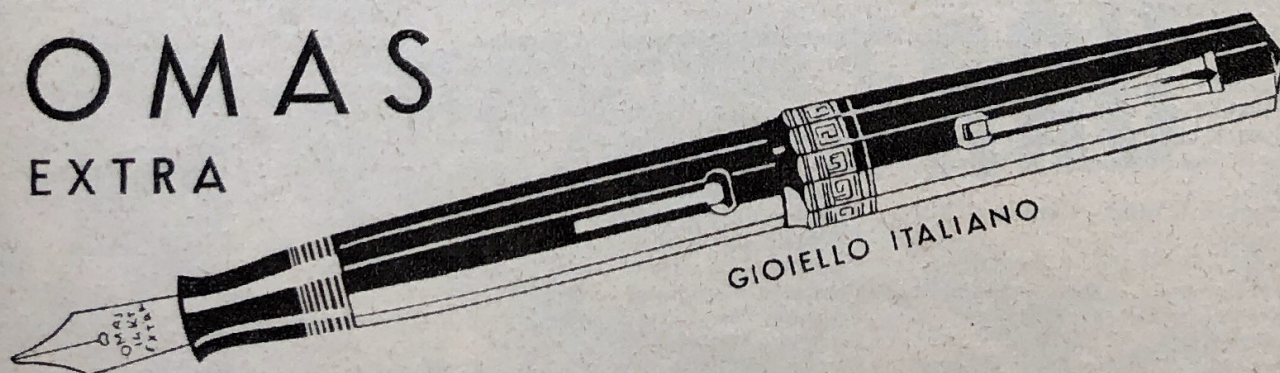
Gotti Ida – Corticella.
Gilodi Pierina – Cellio.
Garani dr. Giuseppe – S. Pietro in Casale.
Gambera Italo – Riva Trigoso.
Giannantoni gen. dr. comm. Ottorino – Tripoli.
Gagnor P. Pietro – Caserta.
Guglielmino Carmelo – Catania.
Guidi ing. comm. Guido – Roma.
Gheraldi avv. comm. Ugo – Parigi.
Galli ing. Michele – Milano.
Grando Cleanto – Quinto di Treviso.
Galli Giovanni – Artegna.
Galasso Angelo – Milano.
Gippa Virginio – Villadeati.
Gotelli dr. Massimo – Fossano.
Gandolfi dott. Giovanni – Rivergaro.
Gandolfo Agostino – Sestri Levante.
Grixoni Dario – Genova.
Gori Enrico – Genova.
Grillo rag. comm. Augusto – Milano.
Gramaglia Nirmi – Torino.
Giovannelli Maria Assunta – Greccio.
Galassi dr. Pina – Tredozio.
Ghidini dr. cav. Luigi – Rivarolo Lig.
Giannangeli Marino – Gimma.
Guidotti Giuseppe – Fidenza.
Garavani prof. Giunio – Console Scol. C.T.I. – Loreto.
Gaiani Giuseppe – San Remo.
Granata dr. ing. Enrico – Lodi.
Ghislanzoni avv. Paolo – Milano.
Gasparetto ing. dr. cav. uff. Jorich – Rovigo.
Griffini Vittoria – Roma-Centocelle.
Giov. Ital. Littorio-Comit. Comun. - Patronato Scolast. – San Remo.
Garue rag. Enrico – Padova.
Gemelli prof. comm. rev. Padre Agostino – Milano.
Griffini dr. Felice – Alzano Lombardo.
Gandini Ugo – Parma.
Giannini Enrico – Milano.
Gerla sac. prof. Riccardo – Appiano Gentile.
Gotti avv. Vincenzo – Bologna.

Hasmann Odoacre – Alessandria d'Egitto.
Hassler Giovanni – Addis Abeba.

Ignazi C. M. Elenterio – Faenza.
Istituto Autonomo per le Case Popolari – Bologna.
R. Istituto d'Arte Industr. – Napoli.

Jovine Livio Paolo – La Spezia.
Jacomelli Cesare – Firenze.

Kadar Riccardo – Fiume.
Kiene Max – Amburgo.

Lo Giudice Carmelo – Catania.
Ludwig Carlo – Trieste.
Leonetti Clementina – Capua.
Lualdi ing. Mario – Torino.
Lucchetti dr. Carlo – Bonga.
Luzzatti Giuseppe – S. Vendemiano.
Lamedica Domenico – Torremaggiore.
Lala ten. col. dr. prof. cav. uff. Giovanni B. – Palermo.
Lais Luigi – Roma.
Levi Daniele – Trieste.
Ligas Antonio – Messina.

Lastrucci Cosimo – Pisa.
Lo Curto prof. dr. Ignazio – Messina.
La Torre Tonio – Addis Abeba.
Lombardo gr. uff. Michele – Roma.
Leppo dr. ing. comm. Ettore – Roma.
Lazzati Lodovico – Legnano.
Lionello Raffaele – Padova.
Lecchi rag. Guido – Milano.
Lauciani ing. Gustavo – Frascati.
Latteria Soresinese S. A. Coop. – Soresina.
Longhi geom. ing. Franco – Crema.
Leonetti Luparini dr. Leonetto – Spoleto.
La Lomia Osmers Agostino – Canicattì.
Lattanzi Carlo – Tripoli.
Lazzaroni barone cav. di gr. cr. Edgardo – Roma.
Luiggi ing. cav. uff. Mario Luigi – Roma.

Masino nob. dr. ing. Giusto – Torino.
Maroni Sebastiano – Castello sopra Lecco.
Ministrini Giacomo – Spoleto.
Meo-Evoli cav. Leonardo – Monopoli.
Magistris Piero di Uberto – Udine.
Monaco ing. comm. Luigi – Roma.
Maggione Pietro – Cassolnovo.
Moretti rag. cav. Faustino – Udine.
Marchiorello Angelo B. – Belluno.
Mantegazza Giovanni – Caidate.
Massari Pietro – Milano.
Martini di Cigala Enrico Giuliano – S. Giusto a Rentennano.
Mancini Carlo – Bubbio.
Moglia Enrico – Varazze.
Melano comm. Luigi – Montecatini-Terme.
Martinenghi Battista – Siziano.
Martucci Arturo marchese di Carfizzi – Napoli.
Muggianu Pietro – Dolina dei Noccioli.
Mistò Vincenzo – Vado Ligure.
Monga avv. cav. Gaetano – Como.
Morali dr. Guido – Bergamo.
Musmeci Grassi Antonino – Acireale.
Menegazzi rev. mons. Carlo – Venezia.
Mercuri Alberto – Roma.
Mazzetti Carlo – Cardano al Campo.
Marchetti di Muriaglio S. E. conte Alberto – Roma.
Marchis Eugenio – Torino.
Mattana dr. Franc. – Somma Lomb.
Minerva rag. Carlo – Alezio.
Majorana cap. Giuseppe – Genova.
Mascherin prof. avv. Giov. – Treviso.
Marinelli ten. Libero – Napoli.
Montecuccoli degli Erri marchese Raimondo – Modena.
Martinelli Campostrini contessa Emma – Verona.
Micheletti Battista Albino – Roasio.
Maestroni Giuliano – Soresina.
Manganelli rag. Ugo – Trento.
Martuscelli dr. Guglielmo – Asmara.
Manusardi dr. Gian Marco – Milano.
Malvolti ing. Vincenzo – Napoli-Petraio.
Mazzoni dr. Tullio – Console C.T.I. – Asmara.
Mora dr. Giuseppe – Torino.
Marescalchi cav. Silvio – La Spezia.
Manitto Gio Batta – Mele.
Mongini Emilia – Soriso.
Migone cav. Barolomeo – Roma.
Mezzadri rag. Pietro – Milano.
Martinotti col. cav. Umberto – Terni.
Mancini Gianfranco – Genova-Pegli.

Mura Marras Giovanni – Bortigali.
Maroni Massimo di Italo – Varese.
Mandruzzato Umberto – Venezia.
Merlo cav. Emilio – Cornigliano.
Margaria S. E. comm. don Santino – Civita Castellana.
Massidda rag. Giuseppe – Genova.
Mascolo Alfonso – Sannicandro Garganico.
Maraggia Paolo – Milano.
Muzati dr. ing. Mario – Rosignano Solvay.
Minicelli Ettore – Console C.T.I. – Roma.
Monfrini Franco – Lodi.
Menicatti Giuseppe – Milano.
Minardi Primo – S. Pancrazio.
Menicatti Aldo – Milano.
Mantegazza Battista – Saronno.
Michetti dr. Daniele – Leysin.
Masino col. nob. cav. uff. Giacinto – Torino.
Marco comm. Giovanni – Milano.
Merlo ing. Cornelio – Follonica.
Meroni comm. Guido – Città di Castello.

Nosengo Clemente – S. Damiano d'Asti.
Negro Marco – Bengasi.
Nisi ing. Arturo e Figli – Ancona.
Nebbia gen. comm. Edoardo – Padova.
Natale ing. cav. Attilio – Littoria.
Niro Carmine A. – Torremaggiore.
Nordio dr. Mario – Venezia.
Nicosia barone Nunzio – Nicosia.
Navone dr. Giovanni – Milano.
Nino Sr. Giuseppe – Buenos Aires.
Nagel baronessa Mabel – Castello.

Odone Felice – Torino
Offergeld Ida – Genova.
Occhioni don Nicola – Bologna.
Oddone dr. avv. Silvio – Mede Lomellina.
Odone Walter – Genova.
Ottone Renato – Genova.

Pizzamiglio ing. Giacomo – Lodi.
Papandrea Giuseppe – Roccalumera.
Pezzuti Adelio – Milano.
Pinna dr. Giulio – Roma.
Pasini prof. G. B. – Savona.
Pensotti Mario – Legnano.
Piovesan Arturo – Padova.
Padovan cap. cav. Angelo – Genova.
Polenghi dr. Angelo – Codogno.
Pezzini Giuseppe – Fluminimaggiore.
Provenzani avv. comm. Ant. – Roma.
Pettini C. Man. Giuseppe Antonio – Addis Abeba.
Patrignani Franc. – Sesto S. Giovanni.
Pantano dott. Antonio – Roma.
Pascale Luigi – Lucera.
Palemburgi Giuseppe – Taranto.
Palazzi dr. Garibaldi – Console C.T.I. – Puegnano.
Pellizzari ing. Teobaldo – Cassine.
Piccablotto cav. Giuseppe – Torino.
Prampolini on. gr. uff. ing. Natale – Reggio Emilia.
Pavirani dr. Giuseppe – Cesena.
Passerini Alessandro – Trento.
Piacentini dr. comm. Mario – Roma.
Panunzio Tommaso – Roma.
Pirovano Nicoletta – Milano.
Piccaluga Vitaliano – Genova.
Petretti avv. cav. gr. cr. Arnaldo – Roma.
Pedenovi dr. Vittorio – Tortona.
Petit rag. comm. Umberto – Padova.

Previ dr. ing. Stefano – Milano.
Persia Roberto – Teramo.
Prini Angelo – Vidigulfo.
Paolini cav. Eugenio – Cuneo.
Parmoli gen. comm. Lamberto – Parma.
Panizza Gaetano – Acquaviva delle Fonti.
Piccinni Leopardi ten. Gennaro – Goba.
Poluzzi Bruno – Bologna.
Piatti Pacifico – Nicorvo.
Piano dr. Mario – Pont Canavese.
Pedroni Guglielmo – Brescia.
Pacini Massimo – Follonica.
Piccardo ten. Carlo – La Spezia.
Plodari Francesco – Magenta.
von Peez ing. Karl Alex – Bressanone.
Pischedda Daniele – Saline di Volterra.
Pestalozza ing. Gaspare – Torino.
Pistoia Padre Agostino – Roma.
Porfiri don Carlo – Console C.T.I. – Monsano.

Quaroni dr. Gian Franco – Milano.

Reschini Umberto – Rho.
Rossi Francesco – Susa.
Ribari cap. Oscar – Trieste.
Rosasco rag. comm. Eugenio – Como.
Rizzi Cherubino – Milano.
Rango d'Aragona can. cav. Federico – Forlì.
Roccatagliata Guido – San Pier d'Arena.
Restellini Ferruccio – Milano.
Rocca Ancis Stefano – Cagliari.
Rollo can. Vincenzo – Harar.
Rotondi Vito – Mola di Bari.
Ronchetti rag. Luigi – Console C.T.I. – Como.
Repossi Carlo – Pavia.
Rocca geom. cav. Giuseppe – Capo Console C. T. I. – Piacenza.
Ragg rev. dr. Lonsdale – Londra.
Ramelli nob. dei conti di Celle cap. cav. Cesare – Celle Enomondo.
Rossotti Carlo – Torino.
Repetti ing. Carlo – Genova-Pegli.
Rufilli ing. Arnaldo – Forlimpopoli.
Rossi gen. gr. uff. Edmondo – Cagliari.
Rapetti Angelo – Salvirola.
Ravaioli Giuseppe – Forlì.
Romersi dr. don Carlo – Roma.
Riboni Gian Stefano – Lacchiarella.
Rossi can. Severino – Reggio E.
Ruggiero dr. ing. Gennaro – Tufo.
Rapisardi di S. Antonio nob. Giuseppe – Firenze.
Rossi rag. Paolo – Mogadiscio.
Rossi don Luigi – Cornogiovine.
R. Università – Siena.
Reganati dr. comm. Rosario – Console C.T.I. – Linguaglossa.
Rossi ing. Giacomo – Roma.
Raimondo rag. Paolo – Console C.T.I. – Fubine Monferrato.
Re ten. col. dr. cav. Aless. – Palermo.
Russo Velis dr. Franco – Catania.
R. Scuola Serale di Commercio – Savona.
Rettore Casa Missioni Estere – Bagheria.

Severini dr. Eugenio – Console C.T.I. – Acquavella.
Savini avv. Guido – Delegato C.T.I. – Mosca.
Serena comm. Ubaldo – Castelfranco Veneto.

Staccioli Altidoro – Ostra.
Silvano cav. Romolo – Leca.
Scrinzo dr. comm. Renato – Torino.
Santi Nello – Adria.
Sala Lettura Cooperativa – La Spezia.
Savoia geom. Ant. – Campigli Cervo.
Silipigni rag. Lorenzo – Console C.T.I. – Messina.
Sabatini magg. cav. Diego – Tripoli.
Sciaccaluga Gian Carlo – Genova.
Sisti cav. Luigi – Mogadiscio.
Santini ten. Aurelio – Genova - Sturla.
Sclafani Vincenzo – Asmara.
Stamm dr. cav. uff. Carlo – Roma.
Scaraviglia dr. ing. Cesare – Milano.
Sincinelli Giuseppe – Treviglio.
Siddi Luigi – Trieste.
Scalabrini dr. ing. Mario – Milano.
Santoro Isabella – Taranto.
Sassi Buscaglione rag. Piero – Torino.
Società Elettrica della Venezia Giulia – Trieste.
Scalvedi ing. Carlo – Borgofranco d'Ivrea.
Silvera comm. Luigi – Arenzano.
Sestini gen. dr. Leone – La Spezia.
Sala Convegno Ufficiali – Catania.
Simula cap. cav. Luigi – Gimma.
Sigali rag. Gino – Asmara.
Scuola Elementare – Brunico.
Succi Antonio – Ancona.
Sinigaglia Leone – Torino.
Simeone Antonio – Teramo.
Salerno Perrone Esther – Napoli.
Sfondrini Enrico – Milano.
Soc. Automobilistica Dolomiti – Cortina d'Ampezzo.
Santagostino Carlo – Solarolo di Barengo.
Sabatini Danilo – Roma.
Sartori cav. uff. Alessandro – Ariano Polesine.
Stefanelli Armando – Abbi Addi.
Schoff cav. uff. Marcel – Lent.
Scano ing. Flavio – Cagliari.
Sommaruga dr. Carlo – Roma.

Ticci Mario – Frugarolo.
Teodorani Francesco – Faenza.
Tron Valdo – Asmara.
Torrigiani march. Fulco – Firenze.
Tedeschi Pellegrino – Nola.
Taddeini rag. cap. Taddeino – Montespertoli.
Tronfi cav. Emanuele – La Spezia.
Trevisan cap. Noè – Aosta.
Toller gen. comm. Umberto – Bellaria.
Torre Attilio – Genova.
Terenzio rag. Paolo – Napoli.
Tizzani Enrico – San Vittore Olona.
Travisi dr. ing. cav. Mario – Roma.
Tarabotto Angelina – Genova.
Torriani Tito – Nanterre.
Tancredi Corrado – Rotonda.
Trucco cav. Giacomo – Khartoum.
Tiziani Antonio – Varese.

Ulivi Euro – Trieste.
Uccelli G. B. – Intra.

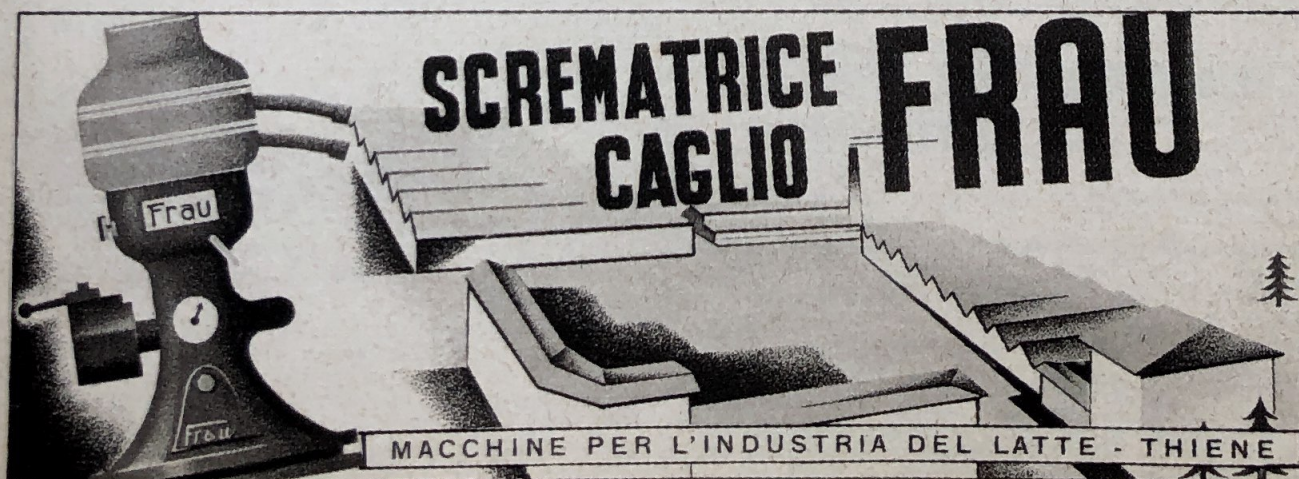
Vaccari dr. Carlo – Modena.
Vercalli dr. Ernesto – Reggio Emilia.
Villa Pietro – Monza.
Villa prof. Guido – Pavia.
Valabrega dr. ing. Adolfo – Milano.
Veratti rag. cav. Sante – Modena.
Vallauri S. E. ing. prof. gr. uff. G. Carlo – Torino.
Vallauri Giuseppe – Torino.
Vallauri ten. Federico – Torino.
Verde Salvatore – Vico Equense.
Vernaschi Piero – Torino.
Vitale ten. col. cav. Ulrico – Potenza.

Zina rag. Anacleto – Trino Vercellese.
Zedda Pietro – Tripoli.
Zavagno Eugenio – Spilimbergo.
Zoppini Angelo – Roma.
Zamorani ing. Eliseo – Ferrara.
Zaccherini dr. ing. Sante – Roma.
Zendrini nob. Paolo – Milano.
Zaffaroni Pablo – Buenos Aires.
Zappulla M. P. Clemente de' Predicatori – Acireale.

Werner Locher – Lucerna.

IN SETTEMBRE

Amaglio dr. Piero – Chiari.
Artusi ing. Ruggero – Pola.
Ascoli avv. comm. Guido – Ancona.
Archibugi ing. Alberto – Montevecchio.
Andreetta prof. dr. ing. cav. Ignazio – Console Scol. C.T.I. – Zugliano.
Alagona Antonietta – Asmara.
Angelini Luigi – Bastia.
Agueci dr. Aurelio – Trapani.
Accademia di Romania – Roma.
Ardesi serg. Giovanni – Eritrea.
Arthemalle dr. Gius. – Monserrato.
Aletti dr. comm. Arturo – Milano.
Avanzo dr. Paolo – Padova.
Alfieri dr. Gualtiero – Firenze.
Annoni rag. Camillo – Milano.
Alvisi cap. Amedeo – Bologna.
Acquarone Riccardo – Città del Vaticano.
Airoldi rag. cav. Giuseppe – Galliate.
Aubert dr. Victor – Marsiglia.
Amministraz. Provinciale di Venezia.
Aurino Giacomo – Lisbona.

Battioni dr. Guido – Parma.
Beltramo Cesare – Aosta.
Bianchi Osvaldo – Milano.
Boselli Antonio – Milano.
Belli Augusto – Firenze.
Belli Giovanni – Firenze.
Bertelli Nino – Fidenza.
Bossi cap. Jago – Gimma.
Bianchi Milella dr. Giuseppe – Milano.
Bauer dr. cav. Federico – Davos-Platz.
Beretta co. Fabio – Udine.
Basso comm. Vittorio – Milano.
Banfi Carlo – Lissone.
Baruzzi Giuseppe – Genova.
Brunetti ing. Odoardo – Roma.
Braidot dr. Salvino – Udine.
Barra Felice – Valenza Po.
Bertacca cap. Alberto – Genova.
Bari Silvio – Trieste.
Bertocchini Benvenuto – Console C.T.I. – Tobruk.
Briganti Franco – Tripoli.
Bellini Renzo – Firenze.
Brini ing. Vittorio – Scorgiano.
Bellanova Rocco – Ceglie Messapico.
Battaglia rag. cav. Enzo – Massaua.
Biblioteca della R. Università – Macerata.
Bruno Luigi – Napoli-Vomero.
Beraldo rag. Titta – Genova.
Bonalanza cav. Giacomo – Milano.
Biblioteca della R. Accademia Navale – Livorno.
Bonaldi Padre Biagio – Roma.
Barini ing. Leopoldo – Asmara.
Barile Giovanni – Genova.
Belimbau dr. cav. Eugenio – Genova.
Bottino rag. Angelo – Genova.
Buso ten. Umberto – Roma.
Boni Rodolfo – Milano.
Barovier Guido – Murano.
Borazzo avv. Stefano – Torino.
Bernini cap. Alberto – Calino.
Bonetti cap. comm. Mario – Roma.
Benvenuto avv. cav. Filippo – Bologna.
Boretti dr. Cesare Alberto – Milano.
Becherucci Giuseppe – Firenze.
Ballini Arturo – Milano.
Betti Alessandro – Milano.
Bontadi prof. Ulisse – Rovereto.
Banchi Blemio – Siena.
Barberis prof. Luigi – Vercelli.
Bracco comm. Elio – Milano.

Caron don Angelo – Salgareda.
Collegio Alberoni – Piacenza.
Curioni Carlo – Milano.
Comune di Novara.
Cadin Gino Vittorio – Codroipo.
Crisafulli avv. Giuseppe – Milano.
Casoli Angelo – Milano.
Cruciani Aldo – Marsciano.
Cantoni Marca nob. Antonio – Roma.
Consiglio Prov. delle Corporazioni – Bergamo.
Castagnari I. cap. Dario – Gazzola.
Ciri Vincenzo – Petrognano.
Checcucci dr. ing. Giuseppe – Firenze.
Cassanello comm. Mario – Gamalero.
Comparato dr. prof. Ant. – Chioggia.
Canali Fermo – Gandino.
Canulli cav. Cesare – Roma.
Cadoppi rag. cav. Gino – Reggio E.
Ciucani Amedeo – Milano.
Cappia nob. Piero – Calcinate.
Comune di Busto Arsizio.
Cassa di Risparmio – Firenze.
Cittadini Longoni Ida – Milano.
Clerici Bagozzi sott. ten. dr. Giuseppe Console Nav. C. T. I. – Masnago.
Colla Antonio – Genale.
Cavalli marchese Vincenzo – Torino.
Carpeggiani comm. Marco G. – Roma.
Cotti Sutter ing. Nino – Kusnacht.
Costa cav. Edoardo – Sondrio.
Casanova Franco – Monza.
Caglieris Arturo – Milano.
Campanini Hovel – Novara.
Costa Arturo – Genova-Sturla.
Corrente Dania – Pola.
Cavaliere dr. Annibale – Mesagne.
Cucirini Cantoni Coats – Milano.
Ciannamea maresc. Nicolò – Roma.
Cerruti Riccardo – Biella.
Calcagno ten. Luigi – Roma.
Capietti Vittorio – Gorla-Precotto.
Casa dr. cav. Raffaele – Roma.
Carpanese ing. Guido – Padova.
Circolo Ufficiali di Alessandria.
Comune di Castelvetro Piacentino.
Cosmo Duilio – Addis Abeba.
Cavina conte Giacomo – Faenza.
Cancelliere Oscar – Napoli.
Caldirola don Pietro – Milano.
Cadeddu Giuseppe – Sestri Ponente.
Chiodo barone rag. Dick – Massimino.
Cravedi maresc. magg. Emilio – Voghera.
Corti Cesare – Travedona.
Corsi col. cav. uff. Corso – Capo Console Mil. C.T.I. – Addis Abeba.
Calì Antonino – Milano.
Dalla Mura Francesco – Rivarolo.
Diamente maresc. Manlio – Orvieto.
Della Mura gen. comm. Vincenzo – Barce.
De Petris Eugenia – Cuneo.
Di Boyl cap. Pietro – Torino.
De Marziis cav. Alfonso – Novara.
Di Maggio Sabatino – Lindo-Calato.
Douglas Scotti di Fombio conte Giulio – Varese.
De Leone Pandolfelli dr. Francesco – Barletta.
Deangeli Giuditta – Trieste.
Della Riccia ing. Angelo – Bruxelles.
De Vecchi dr. ing. Ettore – Milano.
Donati Carlo – Lodi.
De Nicolis avv. Alberto – Verona.
Deganutti geom. Camillo – Udine.
Destrero Vincenzo – Roma.
De Vicarus dr. prof. Antonio – Bari.
Damiani Giulia – Grotte di Castro.
Dagna prof. Luigi – Pavia.
De Marinis gr. uff. Tammaro – Pistoia.
Defendi rag. Salvatore – Roma.
Dulio prof. Ernestina – Torino.
D'Orazio geom. Santino – Chieti.
Del Piano geom. Gino – Cagliari.
D'Onghia dr. Filippo – Taranto.
Della Longa dr. don Alberto – Fauglis di Gonars.
De Martini Paolino – Addis Abeba.
Di Roberto ing. Ettore – Genova.
De Manzolini Silvio – Parenzo.
Damanti ten. Francesco – Gondar.
De Prez dr. Giorgio – Levico.

Eccher don Luigi – Trento.
Errera Lea – Venezia.
Errera Guido – Venezia.
Effroi Terenzio – Cuorgnè Canavese.
Emanuele col. cav. uff. Santo – Roma.

Ferralasco rag. Pietro – S. Antioco.
Frigerio sr. Italo – Buenos Aires.
Fiori geom. Giulio Ces. – Predappio.
Fellegara Vittore – Castelsangiovanni.
Federaz. Naz. Fasc. Commerc. Automotocicli e Accessori – Roma.
Ferrario Lorenzo – Lavagna.
Folinea ing. Mario – Roma.
Formentini Domenico – Genova.
Ferrero De Gubernatis Ventimiglia marchese dr. Luca – Torino.
Fongoli col. cav. uff. Ugo – Addis Abeba.
Fabbrini dr. Vittorio – Badia Polesine.
Franchetto mons. dr. Mario – Vicenza.
Favilla cav. Achille – Pisa.
Fabbri Giacomo – Ravenna.
Ferrari Giuseppe – Varese.
Fabbri Salvatore – Ravenna.
Federici Muccy – Roma.
Failla magg. cav. Vito A. – Roma.
Finazzi Norma – Torino.
Ferrario dr. ing. comm. Art. – Milano.
Ferrari dr. Fulgenzio – Modena.
Ferretti s. ten. Pio – Casale Monf.
Fraschini Alessandro – Milano.
Fugazza don Arturo – Parigi.
Fontana dr. avv. Luigi – Lugano.
Falero Frank Lilli – Berlino.

Gualdoni Albino – Cuggiono.
Giampieri Emilio – Ancona.
Gobbi Giuseppe – Carpaneto Piac.
Guidi Riccardo – Bologna.
Gobbi Belcredi Anna Maria – Roma.
Giurlani Adolfo – Borgo Giannotti.
Golfarelli della Massa conte Ferrante – Bologna.
Guida dr. comm. Michele – Milano.
Gallarotti prof. dr. Arturo – Console Scol. C.T.I. – Brescia.
Girardi Giuseppe – Fortezza.
Geraci rag. Carlo – Sabaudia.
Gianniotti cav. Costantino – Genova.
Gambone avv. Paolo – Console C.T.I. – Brescia.
Galli avv. gr. uff. Riccardo – Verona.
Gualtieri Giuseppe – Brescia.
Guidi conte avv. Alberto – Firenze.
Gianolio avv. gr. uff. Piero – Torino.
Galli Guerrino – Portogruaro.
Galtrucco Carlo Pietro – Milano.
Giancristofaro Florindo – Barcellona Pozzo di Gotto.
Garbagnati Mario – Monza.
Gugliantini rag. cav. uff. Alfredo – Roma.
Garavoglia geom. cav. Vittorio – Biella.
Galloni ten. col. Aldo – Bologna.
Giorgis Padre Carlo – Dembidollo-Sayo.
Girotti Ettore – Londra.
Gatti don Giulio – Ospitaletto.
Gilardi Giovanni – Biella-Piazzo.
Galli Carlo – Trenno.
Gilardi dr. Costantino – Biella.
Galli prof. Edoardo – Ancona.
Greppi Porro dr. Edoardo – Milano.
Grassi dr. Lino – Castellazzo Bormida.
Guiducci magg. rag. cav. Carlo – Ponsacco.
Ghiglieri ten. di vasc. Giulio – Cagliari.
Grimaldi Giuseppe – Palermo.
Guzzini Gozzelino – Medolla.
Galli Riccardo – Milano
Grai Giorgio – Bolzano.
Gatto Aldo – Roma.
Graziani Gualtiero – Ferrara.
Goggi ten. geom. Antonio – Asmara.

Hornik dr. Ignazio – Trieste.
Henry rag. Alfredo – Torino.
Haag cav. uff. Giulio jr. – Genova.

Isetta Domenico – Arenzano.
Irrera Nazzareno – Genova.
Iovine Padre prof. Giacomo – Marigliano.
Istituto Elioterapico « Vittorio Emanuele III » – Arma di Taggia.
Istituto Italo Argentino de Seguros Generales – Buenos Aires.
Innocenti Giuseppe – Ambivere.

Jannotti Pasquale – Napoli.

La Camera Francesco – Casamicciola.
Lenzoni dr. prof. Alfredo – Livorno.
Lotti Ermanno – Milano.
Lovati avv. Giuseppe – Milano.
Lorenzi rag. comm. Gino – Firenze.
Landor Mangioni n. d. Elfrida – Firenze.
Lucarda cav. Giuseppe – Genova.
Lucini ten. col. Bruno – Torino.
La Via cav. Gennaro – Catania.
Lange Albert – Varese.
Lorenzo cav. Francesco – Bruxelles.
Lainati ten. col. cav. Carlo – Torino.
Landi Rodolfo – Ameglia.
Lazzati cav. uff. Lodovico – S. Paulo.

Maranca Francesco – Sansepolcro.
Muccio Giovanni – Catania.
Melillo Antonio – Panama.
Montanari rag. Enrico – Roma.
Monti Decimo – S. Margherita Lig.
Mason ing. cav. dr. Alfonso – Trento.
Micheli rag. Carlo Alberto – Rovereto.
Mongardi Augusta – Sasso Morelli.
Marinetti gen. comm. Giulio – Milano.
Martire Vittorio – Asmara.
Menici Raffaele – Bergamo.
Monti geom. Silvio – Auronzo.
Massimi brig. Giocondo – Meregh.
Marse Ferruccio – Trieste.
Masprone comm. Alberto – Milano.
Massobrio ten. col. cav. Giovanni – Alessandria.
Mutarelli ing. Vincenzo – Trieste.
Modena cap. cav. Giovanni – Gimma.
Malagutti Massimo – Tresigallo.
Moretto Carlo – Milano.
Modica di S. Giovanni Michele – Vittoria.

Mastrocola Alfredo – Asmara.
Mazzi ing. Domenico – Torino.
Maffei Dino – Livorno.
Montagni ing. Ciro – Trento.
Mirone dr. Aurelio – Catania.
Melucco dr. Pasquale – Console C.T.I. – Manfredonia.
Martinola Carlo – Torino.
Masetti Gino – Pistoia.
Murru Emilio – Lugo.
Muu Giovanni – Savona.
Michetti Romolo – Alanno.
Michelato Giuseppe – Bergamo.
Monfredini dr. ing. Guido – Trento.
Murari Luciana – Milano.
Martini rag. Augusto – Vicenza.
Manfredi Giovanni – Torino.
Marchisio rag. cav. Roberto – Torino.
Marone magg. rag. cav. uff. Giacomo – Zurigo.
Meurisse cav. uff. Giorgio – S. Michele Extra.
Mancinelli Mario – Tivoli.
Mossige-Norheim Ingebret – Jonkoping.
Maggiorelli dr. Enzo – Volterra.
Michelazzi geom. Mario – Sermide.
Mirri Erminio – Viareggio.
Martel Paul Ferdinand – St. Gallen.
Maffeo cav. Giovanni – Abbadia S. Salvatore.
Maggioni Giulio – Genova.
Molteni Silvio – Nibionno.
Muretti prof. Ines – Tripoli.
Meriggi comm. Silvio – Villanterio.
Marcuzzi Francesco – Tarcento.
Morssing avv. comm. Ivar – Stoccolma.
Marras Salvatore A. – Alessandria.
Minuto Emilio – Savona-Legino.
Mangini Paolo – Genova.
Meinardi Giovanni F. – Bellinzona.
Marcacci comm. Augusto – Milano.
Mangione Salvatore – Palermo.
Maira Ernesto – S. Cataldo.
Mozzoni Umberto – Parma.

Nardi Batassi col. cav. uff. Adolfo – Osimo.
Nicolotti Ferdinando – Torino.
Negri Ernesto – S. Vito di Casalbutt.
Nazzaro comm. Felice – Torino.
Novelli Alberto Carlo – Londra.
Nodari cav. Giovanni – Redondesco.
Novara Giovanni – Torino.
Noseda cav. Marino – Como.

Orsoni Ugo – Ahmednagar.
Omodeo Arnaldo – Alessandria.
Orlando ten. ing. Giovanni M. – Roma.
Orzan Antonio Terzo – Gorizia.
Orlandi geom. Felice – Milano.
Ostinelli Vincenzo – Como.
Oberziner ing. Alfredo – Milano.
Orlandini cav. Guido – Genova.

Perego geom. cav. Angelo – Venezia.
Petrucci Dora – Aquila.
Parisi comm. Annibale – Roma.
Papa V. Neri – Bruxelles.
Paoletti Mario – Ascoli Piceno.
Pio Pietro Guido – Torino.
Poletti Luigi – Milano.
Panizza dr. Bernardino – Paese.
Pecciarini prof. Elisa – Firenze.
Perego nob. Luigi – Milano.
Pappalardo cap. avv. cav. Giacomo – Trapani.
Pardini Rinaldo – Lucca.
Paveri Luigi – Crema.
Patenti dr. Antonio – S. Marcello.
Padova Giovanni – Dagabur.
Pulcini ten. Augusto – Adama.
Paloschi Lina – Tunisi.
Piccirilli cap. Pompilio – Console Mil. C.T.I. – Sirte.
Passerini Cerretesi co. cap. comm. Renzo – Milano.
Poli rev. P. Giacomo – Alessandria d'Egitto.
Piovan dr. Fausto – Treviso.
Parodi cav. Raffaele – Oristano.
Piombo Flaminio – Venezia-Lido.
Pallotti avv. Roberto – Bologna.
Padula cap. Francesco – Portici.
Pingue Azeglio – Livorno.
Padoan Angelo – Adria.
Pavesi Lodovico – Milano.
Pizzolante sr. Antonio – Puerto Cabello.
Pucci di Benisichi barone col. Gandolfo – Petralia Sottana.
Pennacchia Amedeo – New York.
Premoli ing. Eug. – Ponte S. Pietro.

Quarelli Ermanno - Torino.

Ricaldone Pasquale – Torino.
Rossi Celeste – Treviglio.
R. Istituto Tecnico Commerciale Mercantile e per Geometri – Gorizia.
Rabaiotti Francesco – Swansea.
R. Automobile Club d'Italia – Torino.
Ronchi ten. Icilio – Sirte.
Rega Gaetano – Bari.
Rosati Guglielmo – Napoli.
Rossi Pietro – Milano.

Rauso Francesco – S. Pier d'Arena.
R. Istituto Tecnico Commerc. «Paolo Sarpi» – Venezia.
Rovere Renzo – Milano.
Roatta vice brig. Franc. – Ormea.
Ravà Errera Daisy – Venezia.
Rota N. H. dr. ing. Giuseppe – Console C.T.I. – Brescia.
Ruggiero Ugo – Roma.
Rosa geom. Giovanni – Nervi.
Rampazzi gr. uff. ing. Angelo – Roma.
Rodolfo Masera Ernesto – Vigevano.
R. Istituto Tecnico – Como.
R. Scuola Secondaria di Avviam. Commerciale «F. Anzani» – Cantù.
Roversi rag. Guido – Bologna.
Rezoagli ten. Giovanni – Firenze.
Renna Mario – Babylon, L.I.N.Y.

Ronchetti gen. comm. Riccardo – Piacenza.

Stramezzi dr. Paolo – Crema.
Suglia dr. Michele – Roma.
Salomone cap. Vincenzo – Trieste.
Salamone cap. cav. uff. Luigi – Roma.
Sargi Enrico – Genova.
Spinelli magg. cav. Venceslao – Torino.
Sichirollo prof. Angelo – Milano.
Salvarani dr. cav. Leop. – Reggio E.
Sgaravatti Giovanni – Roma.
Sala col. cav. uff. Virgilio – Milano.
Sacchetti cav. Paolo – Cotorniano.
Servadei Alvaro – Milano.
Saà Corrado – Console C.T.I. – Cerrione.
Semeghini sergente magg. Ariosto – Zuara.
Sena Giuseppe P. – Stresa Borromeo.
Sacenti Gino – San Pier d'Arena.
Silvestri geom. Luigi – Terni.
Steve maresc. Ernesto – Torino.
Spagnuolo dr. Saverio – Manfredonia.
Salvati Augusto – Roma.
Salza amm. gr. uff. Silvio – Roma.
Sandri don Angelo – Castelnovetto.
Sartori Regolo – Negrar.
Sacchetti Vittorio – Milano.
Schupfer prof. gr. uff. F. – Firenze.
Santini Livio – Cremona.
Sorge dott. Giuseppe – Catania.
Stagi rag. Plinio – Sarteano.
Segatta Livio – Milano.
Stroppa dr. Giuseppe – Bra.
Schmid Herman – Solda.
Sansoe Mario – Verona.
S. A. dell'Acqua Minerale Sangemini – Sangemini.
Scardeoni Leopoldo – Mantova.
Schiaffino cap. Francesco – Camogli.
Samoggia dr. Lea – Milano.
Salerno Troja cav. Paolo – Siracusa.
Stangalini Luigi – Novara.
Savoldi Ernesto – Venezia.
Stancari Ernesto – Bologna.
Stallo cap. Lorenzo R. – Torino.
Salati cav. Giovanni – Paestum.
Stilon Depiro dr. Vittore – La Valletta.
Scarton s. ten. Raffaello – Udine.
Susini Mario – Tripoli.
Sanguinetti dr. Cesare – Ravenna.
Salvo on. comm. Pietro – Imperia.
Sacerdote Riccardo – Padova.
Stella magg. cav. Nicola – Console C.T.I. – Sospirolo.
Torre cav. Ubaldo – Dorno Lomellina.
Tosca Sergio – Postumia Grotte.
Traini Alfredo – Fermo.
Tonolli ing. cav. Ang. – Mogadiscio.
Tincani dr. comm. Andrea – Roma.
Tallerò col. Carlo – Vigevano.
Tassara ing. Gio. Batta – Terni.
Tempesta ten. col. cav. uff. Fortunato – Roma.
Tonini prof. Ettore – Trieste.
Trotta cav. Gir. – Gravina in Puglia.
Thermignon cav. Delfino – Torino.

Vallini cav. Giulio – Piove di Sacco.
Vezzadini Virginio – Quartu S. Elena.
Villani dr. Vittorio – Roma.
Villa Luigi – Milano.
Viganò don Battista – Montesiro.
Vaccari rag. Defendente – Lodi.
Venturi Lino – Trieste.
Verga Paolo – Cantù.
Villani Gaetano – Modena.
Vittori ing. cav. uff. Filippo – Roma.
Vignocchi Matilde – Modena.

Walter Federico – Como.

Xotta ten. Alberto – Madonna di Tirano.

Zingaropoli Cosimo – Bender Beila.
Zanella cav. Paride – Brescia.
Zardi don Giovanni – Casola Valsenio.
Zanchi ten. col. cav. Giov. – Asmara.
Zanetti cap. cav. Leandro – Mortara.
Zembo Federico – Caso.
Zilli Ugo – Lido di Venezia.
Zimmermann dr. Willy – Precotto.
Zoldan Arrigo – Trieste. (*Continua*)

AUTOMOBILISMO

SOSTE AL SEMAFORO

Non t'arrabbiare, Caino!

...però quell'idea del cartellino posteriore «in rodaggio», da noi stroncata nel «corsivo» del numero scorso per il suo tartarinesco contenuto psicologico, non è poi così malvagia come sembra a prima vista, potendo suggerire, quanto meno, utili applicazioni dello stesso principio. Non nella sostanza, ma nella forma.

La coda dell'automobile che ci precede è uno schermo pubblicitario di primissimo ordine, che ancora non ha la buona stampa che si merita. Quando, invece di ospitare notizie che ci lasciano assolutamente indifferenti, come il cartellino già deplorato, essa ospitasse utili e sagge massime o ammonimenti, potrebbe benissimo entrare nelle simpatie del pubblico.

Che la coda della vettura antistante costituisca una forte attrattiva per gli inseguitori o i superati, è fuori discussione. Generalmente essa non porta altre didascalie che la targa d'identificazione: ma l'esperienza insegna che anche questa burocratica pagina numerica è costantemente oggetto di curiosità. È quasi impossibile raggiungere o farsi superare da una macchina, senza che il nostro occhio non corra alla targa, almeno per leggere la sigla della provincia. La statistica è la malattia del nostro secolo; embrionale od inconscia magari, ma inguaribile.

Orbene, noi diciamo: perché non approfittarne a nobili scopi?

Se, mentre noi gettiamo lo sguardo verso la coda che ci ha superato, la vedessimo adorna di un cartello «non t'arrabbiare, la vita è breve», potremmo, è vero, elevare le nostre riserve personali sulla seconda proposizione, accettandola soprattutto per il nostro prossimo, esclusi, per educazione, i presenti, ma, in sostanza, potremmo anche essere indotti a considerare che, dopo tutto, il fatto di venir superati da una vettura più veloce non rappresenta un'onta da lavarsi nel sangue di sette generazioni.

Oppure quest'altro: «Scusate, e grazie mille», da far comparire a comando del conducente, nelle più svariate circostanze in cui un atto di gentilezza basterebbe a fare sbollire quel sacro sdegno onde il conducente si sente pervaso di fronte al fratello di strada. Fratello sì, ma, generalmente, Caino. Il pedone affrettato che varca primo la porta a cui è per giungere il pedone placido, forse che gli passa sui piedi senza invocar perdonanza e manifestar grati sensi per la concessa precedenza? E allora perché – il giorno in cui l'automobilista più lento, anziché arrancare a tutto gas in centro strada appena percepita la nostra presenza, si farà premurosamente da parte, rallentando o fermando, per lasciarci passare, a termini dell'art. 26 Codice Stradale – perché dobbiamo correre l'alea che tale evento si compia, senza aver predisposto, per festeggiarlo, un congruo cartello di lode?

Le navi, che pur non si comprende molto bene che cosa abbiano da dirsi quando s'incontrano per gli oceani, possiedono tutto un complicato frasario a base di bandiere e di segnali per esprimere il reciproco desiderio che a bordo dell'una e dell'altra tutto proceda a meraviglia, per augurarsi il buon viaggio, per iscambiarsi notizie e previsioni sul tempo o dettagli sull'ospitalità dei porti, per offrirsi mutui servigi di qualsiasi natura.

Perché, dunque, le nostre macchine non dovrebbero possedere a tergo una finestrina, dove una tastiera comandata dal conducente facesse apparire gli opportuni cartelli predisposti, o corrispondenti segnali di convenzione? Passate pure; la via davanti è impedita; mi dispiace, ma ho premura; avete il fanalino targa bruciato, o la freccia fuori, o i lumi spenti, o una gomma molle, o il baule che sta staccandosi; favorite fermarvi dietro di me, perché ho bisogno di aiuto o di indicazioni; e via discorrendo.

C'è poco da sorridere, oltranzisti dell'automobilismo veloce. Il vostro sorriso ci dice che questa buffa proposta voi state prendendola alla lettera. Che la parola cameratismo vi piace, perché suona bene sul libro di lettura del vostro rampollo. Che anche voi appartenete alla categoria di chi, a bordo dell'auto, conosce una sola legge: il pedale dell'acceleratore.

A questa sparuta, ma pericolosa categoria della grande e giudiziosa famiglia del volante, non sarà male ricordare che ai bambini ed ai popoli s'insegnano dapprima le massime del Vangelo, poi quelle di Monsignor della Casa, e buone ultime le norme del Codice Stradale.

al. far.

Riduzione della tassa carburante ai turisti provenienti dall'Estero.

Il R. D.-L. 12 agosto 1938, n. 1273, ha riveduto le facilitazioni già concesse ai turisti provenienti dall'estero per la tassa di vendita sui carburanti. Esso stabilisce che agli automobilisti ed ai motociclisti stranieri ed italiani residenti all'estero, in viaggio di diporto nel Regno, ed ai turisti stranieri ed italiani residenti all'estero, che con propri apparecchi vengono in volo per diporto nel territorio dello Stato, è concessa, sui carburanti da essi acquistati nel Regno con gli speciali buoni, la riduzione della tassa di vendita: *a*) a L. 40 il quintale sulla benzina; *b*) a L. 15 il quintale sui residui della distillazione degli olii minerali (nafta) con densità da 0,850 a 0,890; *c*) a L. 7,50 il quintale per detti residui con densità superiore a 0,890. La stessa agevolazione è consentita sui carburanti consumati nel Regno per viaggi di diporto con torpedoni provenienti dall'Estero. Per ottenere questi benefici è necessaria una permanenza nello Stato non inferiore a tre giorni, comprovata mediante il possesso dei buoni di albergo, e per quanto riguarda i torpedoni, mediante i dati contenuti nei fogli di viaggio rilasciati dal Ministero della Cultura Popolare. Il beneficio fiscale può essere concesso per una permanenza massima nel Regno di 90 giorni. Le sopraddette agevolazioni sono consentite mediante rimborso alle ditte fornitrici della differenza tra le aliquote di tassa indicate e l'aliquota normale della tassa vigente in qualsiasi momento, rimborso che viene effettuato dal Ministero della Cultura Popolare su apposito capitolo del bilancio delle spese del Ministero stesso, per tramite dell'Ente Naz. Industrie Alberghiere.

Il reddito fiscale sulla benzina.

Molto eloquente, sui rapporti tra prezzo e consumo dei carburanti, la statistica dei proventi erariali per olii minerali, cioè della tassa di vendita sulla benzina e gli olii combustibili e lubrificanti.

Secondo i dati diramati dell'Agenzia Economica e Finanziaria, l'esercizio 1936-37 aveva reso all'Erario, in cifra tonda, lire 777 milioni. Non ci scosteremo molto dal vero supponendo che, di questi, circa 700 milioni erano rappresentati dagli introiti sulla benzina e la nafta destinata agli autoveicoli. Per il successivo esercizio 1937-38, testé chiuso, il bilancio di previsione recava la cifra di 1 miliardo. Ma la contrazione nel consumo determinata dal forte aumento sulla tassa di vendita dei carburanti verificatosi l'autunno 1937 causò quasi un dimezzamento del consuntivo, rispetto al preventivo di bilancio: infatti, nonostante il maggior gettito unitario della tassa, il rendimento totale del tributo si limitò a 535 milioni, di cui presumibilmente circa 475 per carburanti e nafta da motori Diesel.

Il rilievo manifesta, dunque, che la circolazione degli automezzi, nell'ultimo anno, si è notevolmente contratta e che l'effetto limitativo del consumo, voluto dall'inasprimento fiscale, è stato pienamente raggiunto.

A tal proposito, però, è confortante notare – in relazione all'annunciata campagna per la motorizzazione, già tradotta in atto col primo provvedimento dell'abolizione della tassa di circolazione – che il preventivo di bilancio per l'esercizio 1938-1939, alla voce olii minerali, reca la cifra di 1 miliardo e 200 milioni. Se i competenti organi di Governo, malgrado la sorte toccata al miliardo previsto per l'esercizio scorso, hanno calcolato, per il prossimo, una cifra anche maggiore, possiamo – nell'interesse degli automobilisti e dell'automobilismo – dedurne che a questa previsione abbia contribuito anche la speranza che la causa del fortissimo scarto dell'esercizio passato, cioè la super-tassazione a carattere limitativo, sia destinata a scomparire.

Gas di scarico innocuo.

Da due fonti si annuncia contemporaneamente la comparsa di un dispositivo che risolverebbe, o avvierebbe alla soluzione, il vecchio e sempre più assillante problema della pericolosità dei gas di scarico.

Come si è avuto occasione di notare in un recente

« Perché », i residui della combustione della miscela aria-benzina, espulsi dal motore a scoppio, contengono non solo una percentuale variabile di gas molesti per il loro odore acre, talora soffocante, ma anche il velenosissimo monossido di carbonio. La quantità di quest'ultimo è generalmente minima, e teoricamente potrebbe essere abolita da una perfetta combustione: praticamente, però, l'effetto non è conseguibile in via ordinaria. È noto pertanto che nelle moderne metropoli a traffico molto intenso, e dove vie importanti si snodano tra alte case in lunghi isolati e in direzioni poco battute dalle correnti d'aria, il problema igienico per la respirazione dei viandanti e degli abitanti dei piani inferiori comincia a farsi preoccupante – senza tener conto delle disgrazie individuali, non di rado mortali, che spesso avvengono per l'imprudente avviamento del motore in un locale chiuso.

Un inventore italiano residente a New York, il dott. Fiore, ha ora presentato ai laboratori tecnici di quella Università, dove è stato oggetto di riusciti esperimenti, un apparecchio (sul conto del quale mancano dettagli) che, applicato sul tubo di scarico, risolverebbe il problema per via meccanico-termica, ossigenando il monossido e liberandolo in forma di biossido, praticamente innocuo.

Nello stesso tempo, un inventore tedesco ha sperimentato con successo, in Germania, un dispositivo che raggiunge lo stesso scopo per via catalittica: i gas bruciati attraversano un catalizzatore all'acido salicilico, formante una massa porosa su cui viene applicato uno strato di palladio. L'effetto riduttore si è manifestato quasi totale; ed il catalizzatore ha conservato integre le sue doti dopo una prova di cento ore consecutive.

Lavanderia automatica per auto.

Una ditta torinese, specializzata in attrezzature per autorimessa, ha lanciato un nuovo originale sistema di tunnel per il lavaggio automatico delle vetture, che entrano sudice ed escono pronte per la scamosciatura. Com'è noto, il lavaggio comune a bassa pressione non giova alle parti meccaniche, soprattutto a quelle più esposte della parte inferiore dove si rapprende il fango, che può paralizzare giunti e ingrassatori. Il lavaggio a pressione esige il sollevamento della vettura (impresa non sempre agevole con le moderne ruote indipendenti, che spesso la rendono inafferrabile), personale esperto nell'indirizzare opportunamente i getti, e grande consumo d'acqua. Il tunnel « Emanuel » ha risolto il problema. La vettura, agganciata ad una catena che automaticamente la fa scorrere a velocità regolabile, incontra nella cabina una quarantina di getti a pressione, razionalmente disposti nelle posizioni più opportune, e mantenuti automaticamente in movimento da un sistema ad eccentrici, raggiungendo così il massimo effetto detersivo, la certezza di non lasciare inesplorato alcun organo, ed evitando la pericolosa insistenza di un forte getto fisso su parti delicate. La disposizione a getti mobili realizza altresì un forte risparmio di tempo sulle ordinarie operazioni di lavaggio, ed una sensibile economia d'acqua.

Il conducente nel Limbo.

La Corte d'Appello di Torino, Sez. IV penale, ha pronunciato un'interessante massima (estensore Caccia Enrico), su una fattispecie che ci risulta nuova e non priva d'importanza pratica.

Una signora, accompagnata dall'autista istruttore, aveva sostenuto favorevolmente l'esame tecnico di guida davanti al Circolo Ferroviario; munita del certificato di abilitazione, ma non ancora della patente, e sempre accompagnata dall'istruttore, tornava alla propria residenza, quando investì un ciclista cagionandogli la morte.

Condannata per omicidio colposo dal Tribunale di Torino, essa sostenne, tra l'altro, davanti alla Corte d'Appello, la propria non-imputabilità, in relazione all'art. 90 Cod. Stradale, che attribuisce agli allievi conducenti la facoltà di esercitarsi con l'assistenza di un patentato, il quale deve « vigilare a tutti gli effetti la marcia dell'automobile ». Su questi soltanto, qualora non provi la materiale impossibilità del proprio tempestivo intervento, ma in ogni caso non sull'allievo, che è presunto « iuris et de iure » incapace, deve ricadere la responsabilità.

Risponde la Corte con una dotta, logica e convincente motivazione contraria, confermando la condanna. Dalla sentenza si deduce che:

1° È ammessa la guida dell'automobile da parte di chi ha già superato l'esame, ma non ha ancora conseguito dal Prefetto la regolare patente, purché la circolazione seguiti a svolgersi con l'assistenza di un conducente patentato.

2° Superato però l'esame, il conducente non ancora patentato perde la qualifica di allievo, e con questa la presunzione giuridica di incapace, divenendo così responsabile delle sue azioni.

Residenza e abitazione.

Una recente sentenza del Pretore di Milano riporta in alto mare – senza tuttavia risolverla – la questione, che altre sentenze parevano aver superato, dell'obbligo, o meno, incombente sull'automobilista, che cambi abitazione nella stessa città, di denunciare la variazione al P.R.A. per l'opportuna annotazione sul libretto di circolazione della vettura.

L'art. 71 del Codice Stradale fa tale obbligo al proprietario dell'autoveicolo per ogni « cambiamento di residenza ». La parola « residenza » offre, nella sfera giuridica, varie possibili interpretazioni, pur rivestendo un significato tecnico che la differenzia dal domicilio e dalla dimora. Il dubbio è sopra tutto nell'estensione quantitativa del pacifico concetto giuridico: riguarderà essa la città, o anche la via, o anche la casa, o anche l'appartamento?

La giurisprudenza ebbe più volte a interessarsi di tale questione, in seguito alle contravvenzioni che in materia corrono frequenti: e dopo qualche ondeggiamento, pareva orientarsi verso la tesi più severa, esigendo la denuncia del cambiamento anche della sola casa nella stessa via.

Il Pretore di Milano, invece, ha recentemente assolto per cambiamento non denunciato di casa e di via, nell'ambito della stessa città; ma ha assolto per insufficienza di prove, senza quindi apportar nuovi lumi alla questione di diritto.

Noi crediamo che anche in questa materia possa soccorrere un criterio elastico e discrezionale, che tenga conto dell'importanza della città, della notorietà dell'interessato e degli altri elementi influenti sul suo pronto rintraccio, in caso di bisogno, malgrado l'avvenuto cambiamento di abitazione. Ottimo raffronto potrebbe essere quello del servizio postale: se la località o la personalità del prevenuto son tali da assicurare il pronto recapito anche senza l'indicazione della via o del numero, manca evidentemente ogni ragione di tenere aggiornati i competenti uffici sull'insignificante variazione avvenuta rispettivamente nella via o nel numero di abitazione.

Velocità e consumo.

Che attendibilità hanno le dichiarazioni di consumo contenute nei cataloghi delle Case automobilistiche? Molti automobilisti si propongono questa domanda, sentendo parlare – o avendo sperimentato essi stessi – di consumi notevolmente diversi per una stessa macchina: generalmente più forti del dichiarato, non di rado più modesti.

A torto questo dato, sospetto per la sua fonte, non gode di buona stampa. La maggior parte delle Case mondiali pubblicano oggi la dichiarazione di consumo non in base a ottimistici o empirici criteri commerciali-reclamistici, ma dopo esaurienti esperienze al banco o su strada. L'elasticità del dato è in funzione soltanto della sua grande variabilità, secondo la velocità cui la vettura viene sottoposta. Non vigendo criteri internazionali perentori per riferire il consumo ad una determinata velocità, chi lo riferisce al regime di miglior compromesso tra la coppia motrice massima e la minor resistenza dell'aria (generalmente sulla metà della velocità massima), dichiarando così il consumo minimo teorico; chi lo riferisce invece alla velocità massima.

Le Case italiane in genere calcolano il consumo ufficiale in base ad una velocità media commerciale su strada varia, corrispondente al più frequente impiego della vettura, all'incirca sui due terzi della velocità massima: nell'ipotesi, cioè, che l'utente medio utilizzi la macchina, nei tratti veloci, ai 4/5 della velocità-limite, scendendo a metà o ad un terzo nei tratti rallentati, e mantenendo per i 3/4 del viaggio-tipo la presa diretta, per 1/4 le marce inferiori.

COMUNICAZIONI

A tariffa ridotta, l'87 per 100!

Il pubblico italiano, a mezzo di lettere e di voti diretti a giornali e alla stessa amministrazione ferroviaria, continua a domandare facilitazioni e riduzioni sempre in misura maggiore. Questo è perfettamente umano. Nessun Regime del resto, come quello fascista, ha tanto largheggiato in materia di facilitazioni. La differenza tra la situazione attuale e quella anteriore all'avvento del Regime è questa: attualmente viaggia in Italia a tariffa ridotta l'87% delle persone, e appena il 13% viaggia a tariffa ordinaria (considerando come ordinaria anche la tariffa vicinale, che presenta già una riduzione del 10%): prima del Fascismo la situazione era semplicemente... inversa!

Ma il malvezzo di citare l'estero ad esempio fa capolino ancora, di tanto in tanto, da parte di qualche bene informato, che nella sua vita probabilmente ha fatto un solo viaggio all'estero o l'estero non ha mai neppure visto. I suggeritori, poi, di nuove proposte atte a rivoluzionare i sistemi tariffari italiani fanno concorrenza, come numero, agli inventori. L'ingenuità arriva fino al punto di pensare che un'amministrazione ferroviaria ignori completamente quello che avviene all'estero, mentre... le amministrazioni ferroviarie sono tutte esattamente e precisamente informate le une delle altre, né più né meno degli stati maggiori dei diversi eserciti. È ingenuo pensare che un'amministrazione trascuri di escogitare e di imitare, se del caso, quanto è nel suo interesse per attivare il traffico, senza, ben inteso, compromettere il suo bilancio!

Sfrondando il molto che in questi ultimi tempi è stato scritto e stampato, si possono riassumere come appresso i *desiderata* del pubblico italiano.

Semplificazione delle norme specialmente in materia di validità e fermate. – Diciamo subito che non è impresa facile, data la gran quantità di tipi di facilitazioni, rispondenti ciascuna a scopi determinati. Unificare e semplificare, intesi in senso assoluto, significa, da un lato allargare e dall'altro restringere: evidentemente il viaggiatore che verrà a beneficiare di maggiori agevolazioni in confronto delle attuali se ne compiacerà, ma il viaggiatore che verrà a scapitarne protesterà e non si convincerà affatto della buona ragione dell'unificazione e della semplificazione. Unificare e semplificare sarebbe come se si volesse adattare un solo tipo di abito, delle stesse misure, ad uomini di statura diversa. Comunque, molto si può ottenere in questo campo, *sempreché contenuto nei limiti del ragionevole*, e noi che scriviamo e siamo parte del pubblico non dubitiamo che in materia, forse prima di quel che si attende, molto sarà fatto dall'amministrazione ferroviaria.

Maggiori riduzioni. – Non sembra possibile che si possano accordare maggiori riduzioni di quelle attuali, che sono già sensibilissime. Forse si potrà operare in qualche particolare settore per rendere più accessibili al pubblico alcuni tipi di facilitazioni, o creare qualche nuovo tipo di biglietto. Ma occorre che il pubblico si convinca che tutto il sistema tariffario è strettamente collegato nelle sue varie parti e, nel suo complesso, è collegato ad un bilancio: il bilancio dell'azienda ferroviaria.

Estensione del limite di alcune facilitazioni. – È indubitato che le notevoli e sensibili migliorie introdotte in questi ultimissimi tempi nella velocità e frequenza dei treni hanno portato una specie di rivoluzione nei viaggi: gli spostamenti del pubblico da località a località sono ora molto più agevoli di due mesi fa, prima, cioè, dell'orario del 15 novembre. Con ciò anche il concetto di traffico vicinale si allarga: il viaggio giornaliero di andata-ritorno, che prima si considerava possibile fino a 100 km., oggi si considera possibile fino a 150 e più. La vita diventa più rapida. È da supporre che, in questo campo, l'amministrazione ferroviaria possa essere indotta, in un tempo non lontano, ad apportare delle innovazioni: per esempio, nei biglietti di abbonamento per studenti, per impiegati, per lavoratori, in alcuni tipi di biglietti di andata-ritorno, e simili.

Agevolazioni di carattere demografico. – La politica inaugurata e seguita dal Regime, che mira ad agevolare le famiglie numerose, è andata sempre più rafforzandosi. Le ferrovie dello Stato secondano questa politica istituendo la tariffa dei viaggi in gruppo per famiglie composte di almeno quattro persone tra genitori e figli ed ammettendo al beneficio della riduzione anche gli avi paterni e materni e i domestici. Inoltre, le ferrovie hanno esteso agli studenti il beneficio degli abbonamenti per i lavoratori, e in alcuni casi hanno anche esteso il limite di rilascio dei biglietti di abbonamento per studenti. Ora, fra le domande del pubblico che possono considerarsi ragionevoli, vi sono le seguenti:

progressività della riduzione in relazione al numero delle persone per la tariffa delle famiglie viaggianti in gruppo;

maggiore larghezza nel concetto di famiglia, comprendendo anche le figlie nubili oltre i 25 anni, i nipoti e i fratelli e sorelle purché conviventi;

maggiore estensione del limite di distanza per il rilascio degli abbonamenti per studenti ed ammissione al beneficio di tale agevolazione anche degli studenti delle scuole parificate e di alcuni istituti speciali di educazione sorti ad iniziativa del Regime.

Attenuazioni nelle penalità e sovratasse nei casi di lievi irregolarità. – Il maggior senso di disciplina del pubblico e del personale, conseguiti dall'avvento del Regime fascista, fa apparire alquanto fiscali e in parte superflue alcune disposizioni di sovratasse e penalità, quando si tratti di irregolarità lievi, in cui si può facilmente incorrere in piena buona fede. Pertanto una revisione delle norme in questo settore, ispirata al concetto di aggiornamento col nuovo costume del pubblico italiano, può apparire opportuna. È dovere, tuttavia, riconoscere che nella pratica e con una serie di disposizioni di correntezza, diramate al proprio personale, l'amministrazione ferroviaria ha già fatto molto. Si tratta ora di aggiornare la *legge scritta* con la *prassi*. E non dubitiamo che anche in questo campo sarà fatto quanto è necessario.

Per essere completi nell'esposizione di quelli che sarebbero i *desiderata* del pubblico, almeno per quanto si può desumere dalle pubblicazioni comparse sui giornali, dovremmo ancora parlare dell'abolizione delle cosiddette «deviazioni» e della concessione al viaggiatore di potersi far rilasciare un biglietto per qualsiasi itinerario, dell'istituzione del biglietto chilometrico, del biglietto-premio e simili.

Le ferrovie italiane, come del resto anche le altre ferrovie europee, consentono al viaggiatore di poter seguire, anziché la via chilometricamente più breve, anche altra via più lunga, quando ciò convenga per ragioni di maggiore comodità o di celerità. Queste vie, chiamate «deviazioni», figurano in Italia in un elenco pubblicato nell'Orario Ufficiale: una volta erano una trentina, oggi sono quasi 800! Dato questo continuo aumento delle deviazioni, la lettura di esse riesce poco agevole a chi non abbia una certa pratica, ma esse rappresentano pure un gran vantaggio per il pubblico, e la sostituzione di esse con un qualsiasi altro sistema non potrebbe che diminuire questo vantaggio. Si pensi che per una deviazione di 527 chilometri è ammesso di passare per un itinerario più lungo di 300 km.! Le deviazioni ammesse di più di 100 e 200 km. sono numerose.

Dicevamo che anche all'estero, sotto altra denominazione, è consentito di passare per itinerari piú lunghi, ma con la differenza, in confronto dell'Italia, che questi itinerari si riducono ad una ventina; che presso la maggior parte delle amministrazioni estere non esiste, come in Italia, la tariffa a base differenziale e che, infine, presso varie amministrazioni estere il viaggiatore che voglia seguire un itinerario più lungo deve presentare domanda scritta ventiquattro ore prima della partenza!

Sarà possibile trovare, col tempo, un sistema da sostituirsi alle «deviazioni», che offra altrettante comodità al pubblico e che sia di facile, immediata applicazione da parte dell'impiegato che deve soddisfare in pochi minuti la lunga fila di viaggiatori che si affolla allo sportello? Ce lo auguriamo, ma ci sembra molto difficile.

Penultimo punto: veniamo al biglietto chilometrico, che vien suggerito come la forma migliore di agevolazione per il pubblico.

Del biglietto chilometrico abbiamo già parlato altre volte sulle colonne di questa Rivista: esso è in vigore solo presso le ferrovie spagnuole e qualche ferrovia americana. Le altre amministrazioni ferroviarie che lo avevano istituito, lo hanno abolito. Per contentare quella parte del pubblico che lo reclama, forse sarebbe anche consigliabile un esperimento sulle nostre ferrovie. Noi non siamo dei tecnici in materia e perciò non competenti a giudicarne nel dettaglio e nella portata; ci sembra peraltro che, per ovvie considerazioni, questo tipo di biglietto, a parte il suo particolare congegno, nel suo complesso non possa eccedere nei vantaggi che può apportare in confronto agli altri tipi di biglietti analoghi già esistenti, per esempio in confronto alle tessere per l'acquisto dei biglietti a metà prezzo.

Circa i biglietti-premio, in combinazione con forme particolari di speculazioni commerciali, è da osservare che essi esulano da considerazioni di carattere generale. Del resto, nulla esclude che ditte, o singoli che siano, possano organizzare premi, offrendo poi ai vincitori biglietti di questo o di quel tipo, acquistati presso le biglietterie ferroviarie.

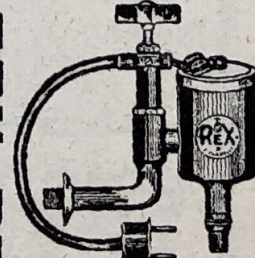
Facilitazioni ferroviarie ai pensionati.

Per corrispondere alle richieste pervenuteci da parecchi nostri Lettori circa le facilitazioni ferroviarie ai pensionati statali, approvate con decreto interministeriale n. 167 del 12 luglio 1938, crediamo utile riprodurre appresso le principali norme che regolano la concessione.

Innanzi tutto occorre precisare che la concessione è soltanto accordata al personale delle Amministrazioni dello Stato collocato a riposo (che aveva diritto, in attività di servizio, alle riduzioni ferroviarie previste dalla Concessione speciale C e dal Regolamento Trasporti Militari) con l'applicazione, durante il periodo di quiescenza della tariffa differenziale n. 5 per 4 viaggi di corsa semplice per anno solare, da effettuarsi dal pensionato e da persone della sua famiglia.

Da tale concessione sono quindi esclusi gli impiegati parastatali, i maestri elementari ed i ricevitori postali. Inoltre, la pensione per mutilazione, avvenuta per causa di guerra o per la causa nazionale, non costituisce titolo per l'ammissione al godimento del beneficio, se non è accompagnata da altra pensione in conseguenza di servizi prestati nei ruoli dell'Amministrazione dello Stato.

Le persone di famiglia, che possono beneficiare della concessione finché è in vita il titolare della pensione diretta, sono quelle indicate al secondo comma *b*) dell'articolo 2 della concessione C. (1).

(1) Dalla Concessione speciale C sono considerate come appartenenti alla famiglia le seguenti persone, oltre il titolare: moglie, figli celibi di età fino ai 25 anni, figli di età anche superiore se inabili al lavoro, figlie nubili e vedove, padre e madre, fratelli celibi minorenni, sorelle nubili e vedove, nutrici e domestici, purché conviventi e prevalentemente a carico.

Per poter fruire della concessione occorre che il pensionato si procuri prima, dall'Amministrazione da cui dipendeva – facendo riconoscere il suo titolo alla concessione stessa – l'apposito libretto a quattro scontrini e che paghi alle Ferrovie dello Stato la tassa fissa di L. 25: il libretto deve essere rinnovato di anno in anno e analogamente negli anni successivi deve essere pagato altro diritto alle Ferrovie dello Stato di L. 25.

Ciascuno degli scontrini è valido per un solo viaggio di corsa semplice, *per una sola persona*.

A tergo della copertina del fascicolo devono essere indicate le persone (titolare e persone di famiglia) che hanno diritto alla riduzione: nell'ultima pagina sono indicate le avvertenze relative al pagamento della tassa di L. 25, che può essere eseguito presso una qualunque delle stazioni ferroviarie.

In caso di morte dell'impiegato, avvenuta mentre era in servizio o quando era già pensionato, la concessione è fruibile dalla vedova e dai figli minorenni.

Riduzioni per Pré S. Didier.

Allo scopo di favorire gli escursionisti milanesi è stato ammesso il rilascio di biglietti di andata e ritorno festivi, a riduzione del 50% per viaggi isolati e del 70% per le comitive di almeno 5 persone, da Milano a Pré S. Didier, pur superando la distanza il limite massimo di 250 km.

I viaggiatori isolati, fruenti di tali biglietti, potranno perciò utilizzare anche la littorina del Monte Bianco, munendosi del prescritto supplemento.

È ammesso anche il rilascio di biglietti in servizio cumulativo per le località, oltre Pré S. Didier, di Courmayeur e La Thuile.

Riattivazione del servizio pacchi postali per l'A.O.I.

Ferma restando la limitazione nell'accettazione di 5 pacchi al giorno dallo stesso mittente e per lo stesso destinatario, è fissato in kg. 20 il limite massimo di peso per i pacchi diretti nei Governi dell'Eritrea e della Somalia, mentre per quelli diretti nei Governi di Addis Abeba, Harar e Galla Sidamo il peso non può superare i 5 kg. Per il Governo dell'Amara ammettono i pacchi fino a 20 kg. le località di Adi Arcai, Dabat, Debarech, Dessiè, Gondar e Ualdia, e fino a 5 kg. le seguenti: Debra Berhan, Debra Sina, Ficcè, Hadama, Sciano, Sendafà e Ualanchiti.

Tutti i pacchi, compresi quelli diretti ai militari ed agli operai, sono gravati, a cura degli uffici di destinazione, di una sopratassa coloniale, a carico del destinatario, di lire tre per chilogrammo. Tale sopratassa è ridotta a lire una per i pacchi originari dal Regno e dalla Libia, diretti nei porti di sbarco. Per i pacchi contenenti libri, spediti con la speciale tariffa concessa agli editori e case librarie, detta sopratassa è ridotta del 50%.

Variazioni di tasse telegrafiche.

Le tasse di « Via Eastern » per i telegrammi diretti in Finlandia sono state equiparate a quelle vigenti per le vie normali. Esse, perciò, sono stabilite come segue:

telegrammi ordinari	0,38	frs.-oro	per parola
» di stampa . . .	0,19	»	»
» CDE	0,266	»	»
lettere-telegrammi ELT . .	0,19	»	»

Portogallo e Isole Azzorre. – La sopratassa per il servizio speciale dell'espresso pagato (XP) è ridotta da frs.-oro 1,50 a 0,65 per parola.

Isola di Madera e Porto Santo. – È ammesso anche il servizio speciale dell'espresso pagato (XP) alla tassa fissa di frs.-oro 0,65 per parola.

Telegrammi per la Cecoslovacchia. – Sono ammessi soltanto in linguaggio chiaro.

Telegrammi per la Grecia. – Sono ammessi anche in linguaggio convenuto, ovvero cifrato, a condizione che il codice adoperato sia stato depositato presso gli uffici governativi greci di destinazione.

Spedizione « Via aerea » degli assegni postali di c/c. – Per aderire ai desideri espressi dai correntisti interessati, ai quali è consentito già di spedire per via aerea agli uffici dei Conti Correnti gli assegni da vistare, il Ministero dà loro la facoltà di chiedere anche la spedizione a mezzo aereo degli assegni dopo la loro vidimazione (eccettuati quelli che debbono aver corso in assicurazione).

I francobolli rappresentanti la tassa di spedizione debbono essere applicati sugli assegni a cura dei correntisti stessi, od in mancanza, dagli uffici dei Conti, i quali ne addebitano l'importo ai rispettivi Conti Correnti.

Pieghi di stampe diretti all'estero.

A norma dell'art. 119 del Regolamento della Convenzione del Cairo, possono essere spediti senza fascia, involucro o legatura soltanto quando presentino la forma e la consistenza di una cartolina e quando siano piegati in modo che non possano aprirsi durante il trasporto. In caso contrario, dovranno essere posti o sotto fascia, in rotolo, tra cartoni, in un astuccio aperto o in un involucro non chiuso, munito, se occorre, di fermagli facili a togliersi ed a riapplicarsi, ovvero legati da una cordicella facile a snodarsi.

Modificazioni alle sopratasse aeree.

Marocco, zona spagnola; via Roma-Melilla-Tetuan: L. 0,50 ogni 5 grammi per lettere, cartoline e altri oggetti.

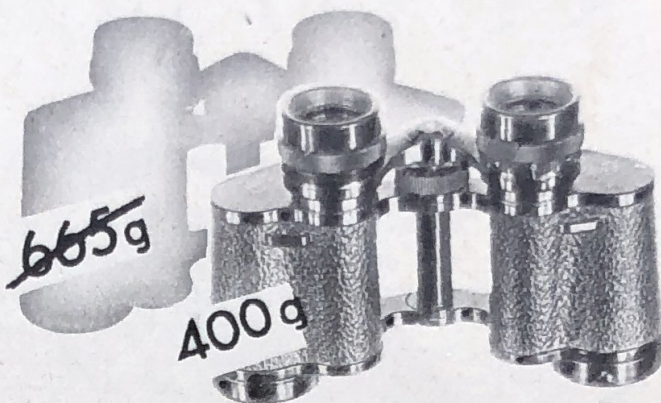
Marocco, zona francese; via Marsiglia-Casablanca: L. 0,75 ogni 5 grammi per lettere, cartoline e L. 1,75 ogni 5 grammi per altri oggetti.

Australia, Nuova Guinea, Nuova Zelanda, via Amsterdam-Bandoeng-Sydney: L. 3,50 ogni 5 grammi per lettere, cartoline ed altri oggetti.

Pieghi di stampe soggetti a diritti di confine.

Con effetto dal 16 corrente, i pieghi del genere, sia ordinari che raccomandati, spediti dall'estero in Italia a mezzo della posta lettere, avranno corso senza alcuna restrizione di peso, e cioè fino a 2 kg., ed eccezionalmente fino a 3 kg. per i volumi spediti isolatamente. Detti pieghi, a norma della Convenzione postale universale del Cairo, debbono essere provvisti della prescritta etichetta verde Mod. C. 1, che va apposta dagli uffici esteri, e sono sottoposti, all'arrivo in Italia, alla verifica doganale.

L'esportazione di francobolli italiani per collezione.

Non può essere effettuata senza il prescritto benestare della rappresentanza dell'Istituto Nazionale per i cambi con l'estero. È consentita però l'esportazione di francobolli, in corso di validità e non obliterati, purché di importo inferiore a L. 30.

CICLO-MOTO-TURISMO

L'abolizione della tassa di circolazione per le biciclette

Il Duce ha disposto che dal 1° gennaio XVII sia abolita la tassa di circolazione sui velocipedi. L'animo di tutti gli Italiani è particolarmente grato al Capo del Governo che ha voluto dare, con questa deliberazione d'importanza nazionale, un segno tangibile del suo costante amore per il popolo. Non si pensi però che il provvedimento si ricolleghi per logica conseguenza alle recenti disposizioni di cui hanno beneficiato automobili e motociclette e che furono ispirate da fini essenzialmente politici, determinati da un orientamento che mira a potenziare la motorizzazione nazionale. L'abolizione della tassa dei velocipedi ha invece un carattere squisitamente «popolare», perché traduce e concreta nella forma più affettuosa, oseremmo dire paterna, quell'«andare verso il popolo» che nel cuore del Duce non è mai stata un'espressione retorica, ma un proposito fermo da tradursi in fatti.

Della nuova disposizione beneficiano circa 5 milioni di utenti, ché tante sono le biciclette circolanti in Italia. Come si vede, non è lieve sacrificio per l'Erario, poiché, pur essendo tenue la quota di tassazione, i velocipedi sono in tal numero che l'introito della vendita dei contrassegni metallici s'aggirava sui 40 milioni di lire.

La deliberazione del Duce costituisce la più fulgida esaltazione della bicicletta. Bisogna pensare che cosa rappresenta in molte famiglie italiane – diciamo pure in milioni di famiglie – questo ordigno meccanico: esso è anzitutto strumento di lavoro, come l'aratro, come l'incudine, ed è nello stesso tempo mezzo di diporto, il più efficace alleato del piccolo turismo, il veicolo elementare per percorrere le magnifiche strade italiane rinnovate dal Fascismo. La bicicletta esprime, in sé e nella sua funzione, le virtù più belle del nostro popolo: la sua sobrietà esemplare, il suo spirito antiurbanistico.

La C.T.I., che è stata all'avanguardia del primo movimento velocipedistico italiano e del ciclo ha fregiato le sue insegne e composta la sua prima sigla (T.C.C.I. fu l'appellativo originario dell'ente, ossia Touring Club Ciclistico Italiano), eleva con particolare devozione il suo pensiero al Duce, nella sicurezza di esprimere, con la propria, la gratitudine dei suoi cinquecentomila Soci.

Pensiamo quale sarebbe stata la gioia dei nostri pionieri per questo aperto riconoscimento della utilità sociale della bicicletta e implicitamente dello spirito che sempre animò la C.T.I. nel suo compito di rappresentante diretta di tutta la massa dei ciclisti italiani, ora beneficiata dal nuovo provvedimento; è toccato quindi a noi l'ambito onore di esprimere al Capo del Governo la riconoscenza dei Soci attraverso un telegramma del nostro presidente sen. Bonardi, così concepito:

> «La C.T.I., che trae le sue origini dal ciclismo e considera la bicicletta come un magnifico strumento di educazione per la gioventù e un indispensabile mezzo di trasporto per il popolo, si rende interprete dei sentimenti di riconoscenza dei suoi soci per l'imminente promulgazione da Voi disposta del provvedimento legislativo che, abolendo la tassa di circolazione, avvantaggerà particolarmente circa cinque milioni di lavoratori».

Tocca ora ai ciclisti mostrare tangibilmente la propria gratitudine uniformandosi con la più rigida e cosciente disciplina alle norme della circolazione recentemente promulgate. Vogliamo che le schiere dei ciclisti italiani raddoppino e le loro dense falangi, ordinate in spontanea disciplina, si sentano tecnicamente e spiritualmente inquadrate al servizio del Duce.

Il motociclismo nell'anno XVII.

La R.F.M.I. ha impostato il programma di attività per l'Anno XVII, stabilendo che anche nella prossima stagione venga mantenuta la disputa del campionato italiano della prima categoria con cinque prove, fra cui la *Coppa Mussolini* sulla Milano-Roma-Napoli-Taranto, il *Gran Premio d'Italia* e il *Trofeo della Velocità*. Il carburante adottato è la miscela benzina-benzolo in parti eguali, in conformità – nonostante l'incongruenza tecnica di un carburante così composto – alle decisioni prese dalla Federazione Internazionale.

La R.F.M.I., se l'industria sarà favorevole alla partecipazione alla *Sei giorni internazionale*, si adoprerà per favorire e rendere più efficace l'intervento delle squadre italiane. A tale scopo è stato formulato un programma di preparazione per gli uomini e per le macchine. Verranno scelte due gare di regolarità, per provare ed addestrare i nostri elementi più idonei alle *Sei giorni*, e, nell'intento di promuovere la diffusione delle prove di regolarità, è stata lasciata una maggior larghezza di regolamentazione e di scelta del percorso per le gare di minore importanza. Per le gare di regolarità di carattere nazionale restano ferme le disposizioni del 1938.

Saranno diramate disposizioni per incoraggiare gli organizzatori ad intensificare le gare fuori strada, sia col sistema di classifica attualmente in uso sia

col sistema del tempo minimo per compiere un percorso, in cui saranno inclusi tratti specificatamente difficili ove il pilota potrà mostrare la propria càpacità manovriera. Il campionato delle prove fuori strada è stato trasformato in una gara unica.

Come nello scorso anno, il campionato di seconda categoria verrà disputato con una prova unica, ed a questa gara saranno invitati a partecipare tutti i corridori che, a giudizio insindacabile della Federazione, si saranno maggiormente distinti nel corso dell'anno. Le macchine saranno divise in due classi: fino a 250 e da 250 a 500 cmc.

Per le macchine di serie è stato deciso di cambiare la denominazione «macchine di serie» in «macchine sport», allo scopo di rendere la definizione più consona all'attività di dette macchine. I tipi classificati nella categoria sport, per partecipare alle corse ad essa riservate, dovranno essere inclusi in listino di vendita e trovarsi in commercio. I modelli riconosciuti idonei dovranno essere costruiti e posti sul mercato almeno in serie di 50 esemplari da parte delle case *Benelli*, *Bianchi*, *Gilera*, *Guzzi* e *Sertum*. Il numero di esemplari delle altre marche verrà stabilito dalla R.F.M.I.

Nuovi primati mondiali.

Mentre si inquadra l'attività per le future gare, il motociclismo militante non disarma. Si deve infatti citare la nuova serie di primati stabiliti a Monza da Tenni con una *Guzzi* 250 sovralimentata. I massimi raggiunti hanno superato anche le medie della classe 350. Ecco l'elenco dei primati:

5 chilometri, con partenza lanciata 1′ 35″ 83/100 (media km. 187,832).

5 miglia, partenza lanciata 2′ 34″ 49/100 (media chilometri 187,503).

10 km., partenza da fermo 3′ 25″ 91/100 (media km. 174,833).

10 miglia, partenza da fermo 5′ 24″ 60/100 (media km. 178,485).

50 km., partenza da fermo 16′ 25″ 3/5 (media chilometri 182,629).

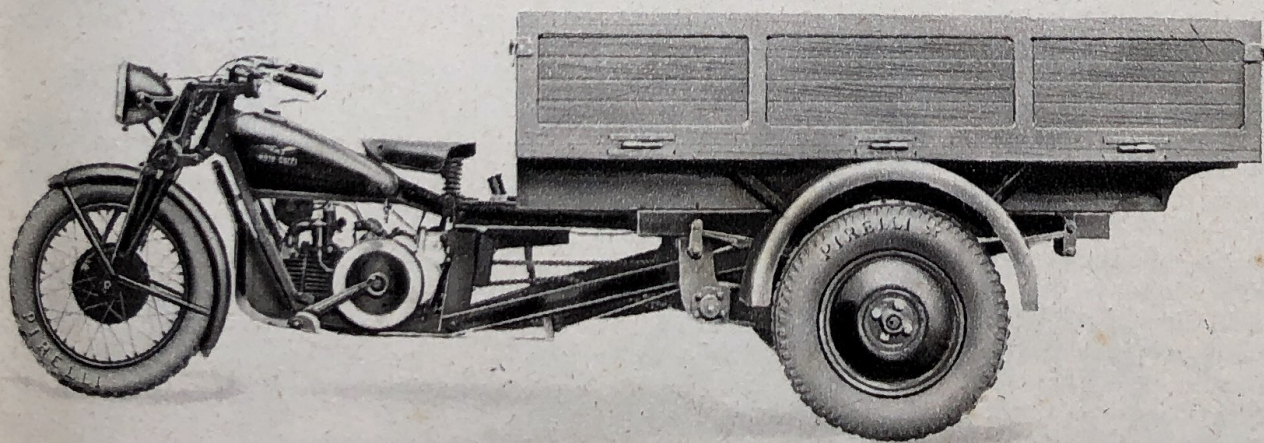
50 miglia, partenza da fermo 27′ 9″ 42/100 (media km. 177,779).

100 km., partenza da fermo 33′ 38″ 23/100 (media km. 178,807).

100 miglia, partenza da fermo 53′ 40″ 18/100 (media km. 179,914).

Un'ora km. 180,502.

La XX Esposizione Internazionale del Ciclo e del Motociclo.

Il 19 gennaio si inaugura a Milano, nel Palazzo della Permanente, l'Esposizione Internazionale del Ciclo e del Motociclo, che celebra il suo ventennio nel fervido clima creato dalle recenti facilitazioni di ordine fiscale che hanno favorito tanto la motocicletta quanto la bicicletta. Considerato il crescente sviluppo della Mostra, è stato deciso – come già abbiamo segnalato – di sdoppiare la manifestazione in due turni, che si succederanno senza alcuna interruzione. Nel primo turno, dal 19 al 26 gennaio, saranno esposte biciclette, motociclette e accessori; dal 27 al 31 gennaio, invece, la Mostra si rivolgerà specialmente al motociclismo industriale, ospitando motofurgoni e motocarri. Tra i varî avvenimenti già in programma per l'epoca della Mostra ricordiamo la *Settimana del Mototrasporto*, con un concorso a fine tecnico e propagandistico, e il Raduno per la *Rosa d'Inverno*.

ESCURSIONI E CAMPEGGI

IL PROGRAMMA DELLA C.T.I. PER IL 1939-XVII

Anche nel 1938 le Escursioni e il Campeggio organizzati dal nostro Sodalizio hanno ottenuto l'adesione cordiale di numerosi Soci, che apprezzano questa forma di attività intesa soprattutto a segnalare sempre nuove mete e attraenti itinerari al turismo nazionale.

In aprile venne effettuata una Crociera in Dalmazia, Atene e Isole Italiane dell'Egeo, integrata da gite automobilistiche da Spalato a Salona-Traù, da Ragusa alle Bocche di Cattaro-Cettigne e nelle isole di Rodi e Coo. In maggio ebbe luogo un'escursione lungo le due riviere e le valli della Liguria; in giugno, per celebrare il Ventennale della Vittoria, un pellegrinaggio ai Campi di Battaglia del Cengio, dell'Ortigara, del Pasubio e alla Tomba del Poeta al Vittoriale. Il XVII Campeggio si svolse a 2350 metri nelle Dolomiti Cadorine, ai piedi delle Tre Cime di Lavaredo, e la serie delle manifestazioni si conchiuse in settembre con un'escursione attraverso le Marche.

Per il corrente anno il programma di massima, attualmente allo studio, comprenderà: un'escursione-crociera nel Mediterraneo, da effettuarsi in aprile, della quale verrà data notizia nel prossimo numero della Rivista; per il maggio, un'escursione in Calabria; in giugno, un'escursione ai Campi di Battaglia del Piave e del Montello; in settembre, un'escursione attraverso il Lazio. Il XVIII Campeggio sorgerà in Valle d'Aosta, nel Parco Nazionale del Gran Paradiso e precisamente nella Valnontey, sopra Cogne, a 1800 metri di altitudine.

I Soci che hanno interesse per l'una o per l'altra di queste manifestazioni scrivano fin d'ora all'*Ufficio Escursioni della C.T.I.* (Corso Italia, 10, Milano) per prenotare l'opuscolo illustrativo della manifestazione stessa.

LA TESTATA DELLA VALNONTEY DALLA LOCALITÀ OVE SORGERÀ IL XVIII CAMPEGGIO DELLA C.T.I.

IL LAGO D'ARVO NELLA FORESTA SILANA. *(Fot. Tadisi)*

TRA I LIBRI

Facilitazioni ai Soci.

La Direzione delle Edizioni « Giovanissima » – Roma, Via di Monte del Gallo 26, accorda ai Soci della C.T.I. il 20% di sconto sull'abbonamento ai 100 fascicoli dell'opera completa *Panorami di Realizzazioni Fasciste*: edizione comune L. 500; edizione speciale (carta a mano) L. 2000.

La Casa Editrice Garoglio – Firenze, Via delle Farine 2, accorda ai Soci della C.T.I. lo sconto del 20% sulle pubblicazioni: *Corso di Enologia*, seconda edizione, L. 45 la copia; *L'olio d'oliva e la sua industria*, L. 30 la copia; *Vinificazione razionale*, ottava edizione, L. 10 la copia.

La guerra sul mare 1914-1918. La guerra degli incrociatori nelle acque straniere – Vol. III: *Gli incrociatori ausiliari tedeschi*. Compilazione del Vice Ammiraglio EBERHARD von MANTEY; tradotto a cura dell'Ufficio Storico della R. Marina dall'Ammiraglio di Squadra WLADIMIRO PINI. Pag. 320 con numerose carte ed appendici. Istituto Poligrafico dello Stato, Roma 1938-XVI. L. 25. I Soci della C.T.I., come i Militari delle Forze Armate, potranno acquistare detto libro al prezzo ridotto di L. 16, facendone richiesta con vaglia intestato al Capo Ufficio Storico della R. Marina, Ministero della Marina, Roma.

UFFICIO STORICO DELLA R. MARINA – CAPTAIN RORY O'CONOR – *I « Dieci Comandamenti » per governare una grande nave*. Tradotto dall'inglese dal Cap. di Freg. Guglielmo Bolla. Pag. 217 con schizzi e illustraz. Ministero della Marina, Roma 1938-XVI. L. 10. Ai Soci della C.T.I. il volume è ceduto a L. 8. Richiederlo con vaglia intestato al Capo dell'Ufficio Storico della R. Marina, Ministero della Marina, Roma.

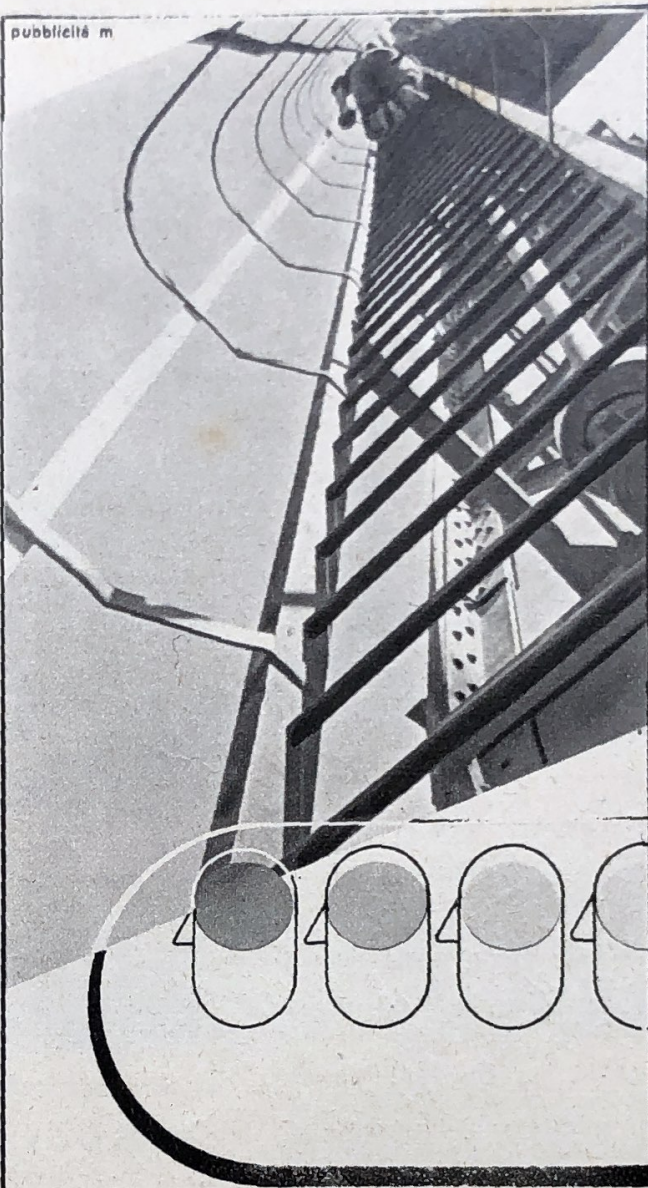
UFFICIO STORICO DELLA R. MARINA – ROBERTO SANDIFORD – *Diritto marittimo di guerra*. Pag. 354 con 4 appendici. Ministero della Marina, Roma 1938-XVI. L. 20. Per i Soci della C.T.I. e per i militari delle Forze Armate L. 10, facendone richiesta con vaglia intestato al Capo dell'Ufficio Storico della R. Marina, Ministero della Marina, Roma.

Il Vademecum del Fotografo. IV ediz. completamente rifatta ed aggiornata da Federico Ferrero. Pag. 160, con 18 illustraz. Il Corriere Fotografico, Torino, L. 7. Ai Soci della C.T.I., L. 6,30.

IRAQ – *Vademecum economico edito a cura del Banco di Roma*. Questa pubblicaz. che illustra l'Iraq sotto i molteplici aspetti geografici sociali ed economici, viene spedita in omaggio ad Enti e personalità interessate.

Rag. EUGENIO DATTILO – *Il commercio fisso e ambulante*. Pag. 140. Stab. Tip. Carlo Colombo, Roma 1938-XVI. L. 10. Ai Soci della C.T.I. il volume viene ceduto a L. 6. Richiederlo all'Autore, rag. Eugenio Dattilo, Segretario Comunale di Montelibretti (Roma).

R. DELLI COLLI – *La nuova legge sull'automobilismo industriale*. Pag. 58 con 3 tabelle f. t. Tip. Carlo Lazzati, Gallarate, 1938-XVI. L. 15. Per i Soci della C.T.I. sconto del 10%.

Dove... Come... Quando... – Guida tascabile delle Istituzioni caritatevoli e filantropiche e delle vie di Milano, con indicati, per ogni via, parrocchia, tram, gruppo rionale fascista, ufficio di zona dell'E.C.A., riparto sanitario, zona postale, ecc. Edito a scopo benefico dalle Allieve della Carità di S. Vincenzo de' Paoli. Anno 1939-XVII. Oltre 500 pagine in 32° elegantemente rilegate, L. 5. *Dove... Come... Quando...* – via Ariberto, 10, Milano.

Appunti bibliografici.

ENRICO CERULLI – *Studi etiopici*. II: *La lingua e la storia dei Sidamo*. Pag. 263 con illustraz. Istituto per l'Oriente (via Lucrezio Caro, 67), Roma 1938-XVI. L. 35.

VIRGILIO CRISPOLTI – *Il Duomo di Firenze. S. Maria del Fiore*. Pag. 30 con 244 illustrazioni. Ed. R. Berruti e C., Torino 1938-XVI.

A.N.F.I.A. (Associazione Nazionale Fascista fra gli Industriali dell'Automobile) – *Norme dell'automobile*. Ed. A.N.F.I.A., Torino 1938-XVII.
Questo volume raccoglie i progetti di unificazione relativi all'automobile: il che può interessare i costruttori, indirizzandone tempestivamente i lavori nel senso che sarà verosimilmente prescritto come norma. Esso raccoglie inoltre l'insieme delle unificazioni già divenute legge, e dà notizia delle disposizioni regolamentari estere relative all'automobilismo e di sommo interesse per i costruttori che vogliono esportare.
Infine, il volume comprende un primo saggio di un dizionario dell'automobile in quattro lingue (italiano, tedesco, inglese, francese).

ORIO VERGANI – *La via nera. Viaggio in Etiopia da Massaua a Mogadiscio*. Pag. 189 con 1 carta geog. e 66 fot. Ed. Treves, Milano 1938-XVI. L. 15.

VINCENZO GUIDO DONTE e PAOLO GINATTA – *Il Duomo di San Maurizio a Porto Maurizio di Imperia*. Pag. 14 con 54 ill. Ed. R. Berruti, Torino 1938-XVI. L. 5.

FRANCESCO PEZZA – *L'Agricoltura Lomellina dal secolo d'Augusto al secolo di Mussolini*. Pag. 35 con illustraz. Tip. Barbè, Mortara 1938-XVI.

F. PESENTI DEL THEI – *Clima acqua terreno. Dove e cosa si produce e si alleva in A.O.I.* – Vol. I, pag. 256; vol. II, pag. 263. Ed. dr. F. Pesenti del Thei, Venezia 1938-XVI. I due volumi L. 30.

E. LEONARDI – *La Valle e il Lago di Tovel*. Pag. 123 con illustraz. Tip. Visintainer, Cles 1938-XVI. L. 6,50.

GIUSEPPE PETRAGLIONE – *Gabriele D'Annunzio e la Puglia*. (Note di cronaca con documenti inediti). Pag. 63 con illustraz. Tip. A. Cressati, Bari 1938-XVI.

ITALO BONARDI – *Relazione sul carpione del Lago di Garda*. Estratto dalle « Memorie » dell'Ateneo di Salò. Pag. 19 con illustraz. Stab. Giovanelli, Toscolano 1938-XVI.

VALENTINO LARDI – *I canti del mio paesello*. Pag. 94. Mantero, 1938-XVI. L. 5.

MERCURIO ANTONELLI-TITO GUGLIELMO RICCA – *S. Flaviano e S. Maria di Montedoro in Montefiascone*. Pagine 45 con illustraz. Tip. Poliglotta « C.DIM. », Roma 1938-XVI.

NINO BAZZETTA DE VEMENIA – *I caffè storici d'Italia da Torino a Napoli*. Pag. 267 con XX tav. f. t. Casa Ed. Ceschina, Milano 1939-XVII. L. 15.

GIOVANNI DESCALZO – *La terra dei fossili viventi. Viaggio in Australia*. Pag. 339 con illustraz. Casa Ed. Ceschina, Milano 1938-XVI. L. 15.

GIACOMO GUIGLIA – *Lineamenti economici del nuovo Impero*. Pag. 341. Ed. E. Degli Orfini, Genova 1938-XVI. L. 20.

CITTÀ DI SAVONA – *Catalogo della Pinacoteca Civica di Savona*. Redatto dal dott. Poggio Poggi. Pag. 81 con illustraz. Officina d'Arte, Savona 1938-XVI.

ANTONIO CAPPELLINI – *La Pittura Genovese dell'Ottocento*. Pag. 179 con 41 illustraz. Tip. M. Terrile Olcese, Genova 1938-XVI.

FRANCO ALBERTINI – *Per il riso integrale*. Estratto dalla Rivista della Reale Società Italiana d'Igiene, aprile 1938-XVI. Arti Grafiche Gelmini e Barbieri, Milano 1938-XVI.

Genova. 25 disegni di TERESA GAZZO, preceduti da una « Interpretazione di Genova » di FERDINANDO GARIBALDI. Casa Ed. E. Degli Orfini, Genova 1938-XVI.

Il Lloyd Triestino – Contributo alla storia italiana della Navigazione Marittima. Pag. 583 con numerose illustraz. Ed. Mondadori, Verona 1938-XVI.

ALBERTO PAOLO TORRI – *Le Corporazioni Ostiensi*. Estratto dalla Rivista « L'Urbe ». Anno III, n. 9. Ed. Fratelli Palombi, Roma, 1938-XVI.

ALFONSO FRANGIPANE – *Antonello de Saliba e la Calabria*. Estratto dagli « Atti della Reale Accademia Peloritana », vol. XXXVIII, 1936-XIV. Tip. D'Amico, Messina 1936-XIV.

GIUSEPPE FAMMILUME – *La Badia di Rambona in Pollenza Marche nella storia nell'arte e nei recenti restauri*. Pag. 61 con XVII tav. f. t. Tip. Filelfo, Tolentino 1938-XVI. Acquistato nella Badia e a Pollenza, L. 5; altrove L. 7.

CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA
CORSO ITALIA, 10 – MILANO

QUOTE D'ASSOCIAZIONE

Soci Annuali	L. **22,20** (più L. 2 tassa di ammiss.)	(Estero L. **32,20**)
Soci Quinquennali	L. **110,20** (più L. 2 tassa di ammiss.)	(Estero L. **160,20**)
Soci Vitalizi	L. **350,—**	(Estero L. **500,—**)
Soci Vitalizi Fondatori della Sede	L. **450,—**	(Estero L. **600,—**)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

Statistica dei Soci al 30 Novembre 1938-XVII

Soci annuali che avevano pagato la quota al 30 novembre 1938 .		N. **168.282**
Nuovi Soci annuali inscritti per il 1938 alla stessa data		» **13.107**
Soci Vitalizi inscritti al 31 dicembre 1937	N. **252.591**	
Nuovi Soci Vitalizi inscritti al 30 novembre 1938 .	» **4.883**	
Soci Vitalizi in corso di pagamento rateale al 30 novembre 1938	» **11.971**	
		» **269.445**
		N. **450.834**

Indirizzare la corrispondenza impersonalmente alla Consociazione Turistica Italiana.

Direttore: Sen. CARLO BONARDI
Direzione e Amministrazione: CONSOCIAZIONE TURISTICA ITALIANA - Milano, Corso Italia, 10
Redattore Capo Responsabile: Dott. ATTILIO GERELLI
Rizzoli & C. - Anonima per l'Arte della Stampa - Milano, Piazza Carlo Erba, 6

FILATURA DI TOLLEGNO
TOLLEGNO
LANA
GATTO